BIBLIOTEKA
NOWOCZESNEGO
MENEDŻERA

Wojciech
Budzyński

Transport w przedsiębiorstwie

Logistyka, spedycja, reklamacje

wydawnictwo
poltext

Wojciech Budzyński

Transport w przedsiębiorstwie

Logistyka, spedycja, reklamacje

wydawnictwo
poltext

Recenzja

Prof. dr hab. Zbigniew Dworzecki

Projekt okładki

Studio KARANDASZ

Redakcja

Iwona Kaczmarska

Skład i grafika komputerowa

Protext

Opracowanie wersji elektronicznej: mobisfera

© Copyright by Poltext sp. z o.o.

Wszelkie prawa zastrzeżone. Nieautoryzowane rozpowszechnianie całości lub fragmentów niniejszej publikacji w jakiejkolwiek postaci zabronione. Wykonywanie kopii metodą elektroniczną, fotograficzną, a także kopiowanie książki na nośniku filmowym, magnetycznym, optycznym lub innym powoduje naruszenie praw autorskich niniejszej publikacji. Niniejsza publikacja została elektronicznie zabezpieczona przed nieautoryzowanym kopiowaniem, dystrybucją i użytkowaniem. Usuwanie, omijanie lub zmiana zabezpieczeń stanowi naruszenie prawa.

Warszawa 2017

Poltext sp. z o.o.

02-230 Warszawa, ul. Jutrzenki 118

tel.: 22 632-64-20

e-mail: wydawnictwo@poltext.pl

internet: www.poltext.pl

ISBN 978-83-7561-712-2 (format e-pub)

ISBN 978-83-7561-716-0 (format mobi)

ISBN 978-83-7561-720-7 (format pdf)

Spis treści

Okładka

Strona tytułowa

Strona redakcyjna

Spis treści

Wprowadzenie

Rozdział 1. Transport w systemie logistycznym przedsiębiorstwa

1.1.Procesy logistyczne w przedsiębiorstwie

1.2.System transportowo-spedycyjny przedsiębiorstwa

1.3.Bazy informacji o przewoźnikach i spedytorach

1.4.Giełdy transportowe

Rozdział 2. Uwarunkowania prawno-zwyczajowe decyzji transportowych

2.1.Konwencje przewozowe i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego

2.2.Umowy transportowe i spedycyjne w prawie cywilnym

2.3.Ustawy branżowe dotyczące transportu

2.4.Zwyczaje transportowe

2.5.Prawo właściwe w umowach transportowych

Rozdział 3. Zawieranie umów transportowych

3.1.Sposoby zawierania umów z przewoźnikami i spedytorami

3.2.Umowy ramowe w transporcie i spedycji

3.3.Ogólne warunki przewozu

3.4.Zabezpieczanie rozstrzygania spraw spornych

Rozdział 4. Transport drogowy

4.1.Procedury wysyłkowe w Prawie przewozowym

4.2.Konwencja CMR

4.3.Dokumenty w transporcie drogowym

4.4.Umowa ADR

Rozdział 5. Transport kolejowy

5.1.Procedury wysyłkowe w transporcie kolejowym

5.2. Konwencje COTIF/CIM i SMGS

5.3.Dokumenty w transporcie kolejowym

5.4.Instrukcje ładunkowe kolei

Rozdział 6. Transport morski

6.1.Procedury wysyłkowe w transporcie morskim

6.2.Reguły Hasko-Visbijskie i nowe Reguły Rotterdamskie

6.3.Dokumenty w transporcie morskim

6.4.Kodeks morski

Rozdział 7. Transport lotniczy

7.1.Procedury wysyłkowe w transporcie lotniczym

7.2.Konwencja Montrealska

7.3.Dokumenty w transporcie lotniczym

7.4.Stowarzyszenia IATA i ICAO

Rozdział 8. Współpraca ze spedytorem

8.1.Zakres usług spedycyjnych

8.2.Procedury współpracy ze spedytorem

8.3.Dokumenty spedycyjne

8.4.Uzanse OPWS 2010

8.5.Organizacje FIATA i CLECAT

Rozdział 9. Negocjowanie bazy dostawy według Incoterms 2010

9.1.Baza dostawy

9.2.Terminy uniwersalne w Incoterms 2010

9.3.Terminy morskie w Incoterms 2010

9.4.Procedury bezpieczeństwa w transporcie

9.5.Terminy Combiterms 2011 i RAFTD

9.6.Zasady negocjowania bazy dostawy

Rozdział 10. Ryzyko i ubezpieczenia w transporcie

10.1.Ryzyko transportowe

10.2.Ubezpieczenia cargo

10.3.Klauzula ICC A

10.4.Klauzula ICC B

10.5.Klauzula ICC C

10.6.Ubezpieczenia OCP i OCS

Rozdział 11. Dokumenty transportowe w akredytywie

11.1.Dokumenty transportowe a baza dostawy

11.2.Wymagania dotyczące dokumentów w zwyczajach UCP 600

11.3.Weryfikacja dokumentów przez bank według zwyczajów

11.4.Postępowanie w przypadku błędów w dokumentach transportowych

Rozdział 12. Procedury reklamacyjne wobec przewoźników i spedytorów

12.1.Specyfika i rodzaje reklamacji transportowych

12.2.Siła wyższa jako zwolnienie od odpowiedzialności

12.3.Procedury reklamacyjne w Rozporządzeniu Ministra Transportu

12.4.Reklamacje wobec spedytorów według OPWS 2010

12.5.Problem winy spedytora w wyborze podwykonawcy

Rozdział 13. Reklamacje w transporcie drogowym

13.1.Dochodzenie reklamacji drogowych według Prawa przewozowego

13.2.Reklamacje w transporcie drogowym według Konwencji CMR

13.3.Tryb zabezpieczenia roszczenia przy załadunku

13.4.Tryb postępowania przy zgłaszaniu reklamacji

13.5.Załatwianie reklamacji przez przewoźnika

Rozdział 14. Reklamacje w transporcie kolejowym, morskim i lotniczym

14.1.Dochodzenie reklamacji kolejowych według Prawa przewozowego

14.2.Reklamacje kolejowe według Konwencji COTIF/CIM

14.3.Kolejowe procedury reklamacyjne w Konwencji SMGS

14.4.Reklamacje morskie według Konwencji RHV

14.5.Planowane procedury morskie w Regułach Rotterdamskich

14.6.Reklamacje w transporcie lotniczym

Zakończenie

Załączniki

1. Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa w sprawie ustalania stanu przesyłek oraz postępowania reklamacyjnego (wyciąg)

2.Ogólne Polskie Warunki Spedycyjne 2010 – OPWS 2010 opracowane przez Polską Izbę Spedycji i Logistyki (wyciąg)

Bibliografia

Wprowadzenie

Transport nieodłącznie towarzyszył człowiekowi od początku z rozwoju cywilizacji. Służył równocześnie przemieszczaniu się ludzi i towarów. Nie tylko umożliwił wielkie odkrycia geograficzne, ale ulegał zasadniczym przemianom po dokonaniu tych odkryć. To dzięki rozwojowi poszczególnych gałęzi transportu i samych technik transportowych możliwy stał się międzynarodowy podział pracy i wykorzystanie przez producentów źródeł zaopatrzenia położonych niejednokrotnie tysiące kilometrów od miejsc, gdzie byli usytuowani. Wykorzystując te techniki, producenci mogli rozszerzać swoje rynki, wysyłając produkty gotowe w najodleglejsze miejsca na świecie.

Skoro w sferze transportu dokonano tak wiele, naturalne jest pytanie, które zadaje sobie wielu przedsiębiorców i ludzi nauki – w jakim kierunku będzie następował rozwój gałęzi i technik transportu i jak te nowe kierunki będzie można wykorzystać do sprawnego budowania sieci zaopatrzenia oraz sieci sprzedaży? Pewnym jest, że kluczową kwestią pozostanie problem czasu. W dobie intensywnego rozwoju towarowego transportu lotniczego, a także szybkich połączeń kolejowych, rozbudowy sieci autostrad czy coraz szybszych i większych kontenerowców, czas dostawy ulega znaczącemu skróceniu.

Często jednak sam czas przemieszczania towarów nie budzi zastrzeżeń, a wąskim gardłem systemu stają się procedury celne, procedury bezpieczeństwa, sprawność załadunku i przeładunków, możliwość obsłużenia przez porty odpowiedniej liczby statków, jak również bezproblemowa konsolidacja czy dekonsolidacja ładunków. Dlatego też duże nadzieje na usprawnienie samego transportu wiąże się z rozwojem nie tylko technik przemieszczania się towarów, ale także technik obsługi całego procesu – od odebrania towaru z magazynu załadowcy do momentu ich dostarczenia do magazynu odbiorcy.

Przestaliśmy zatem mówić jedynie o transporcie. Pojawiła się olbrzymia branża spedycyjna, najpierw jako organizator transportu, a później także jako jego wykonawca. Na kolejnym etapie rozwoju branży doszły usługi logistyczne, czyli kompleksowa obsługa producentów, z przejmowaniem niektórych funkcji produkcyjnych i całościowym zarządzaniem łańcuchem logistycznym. Naturalnym zjawiskiem stała się integracja różnych funkcji, związanych z szeroko rozumianym ruchem fizycznym towarów, w jedną branżę TSL, oznaczającą oczywiście system transportowo-spedycyjno-logistyczny. Transport towarowy zaczął być zatem rozumiany nie tylko jako świadczenie usług polegających na przemieszczeniu ładunków, ale także jako świadczenie usług dodatkowych, związanych z tym przemieszczaniem.

Coraz szersza konieczność wykorzystywania w procesie transportowym danego towaru więcej niż jednej gałęzi transportu doprowadziła do rozwoju technik transportu multimodalnego czy transportu intermodalnego. Do nowych koncepcji trzeba było dostosować nowe procedury, nową dokumentację, nowe rozwiązania prawne i zwyczajowe. Niestety, uregulowania międzynarodowe w tym zakresie, dokonane na forum ONZ, napotkały poważne problemy z ich ratyfikacją. Taki los spotkał m.in. Konwencję Narodów Zjednoczonych o międzynarodowym multimodalnym transporcie towarów, której nie ratyfikował do tej pory żaden kraj europejski. Starano się zatem podejść do tych kwestii branżowo. Najnowsze konwencje przewozowe, wyspecjalizowane w danej gałęzi transportu, uwzględniają już w samej nazwie nowe koncepcje transportowe, np. podpisana przez Polskę, ale jeszcze nie ratyfikowana, Konwencja Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego transportu towarów w pełni lub częściowo morzem, zwana też Regułami Rotterdamskimi.

Wykorzystanie nowych dokumentów przewozowych zostało wsparte w skali międzynarodowej przez FIATA oraz w ograniczonym stopniu przez inicjatywę UNCTAD i ICC, jak wydanie uzansów RMTD 481 (*Rules for Multimodal Transport Documents*, ICC Publication, No. 481), czyli reguł dotyczących dokumentów transport

multimodalnego. Wydaje się jednak, że dokumenty te udało się w wystarczającym stopniu ujednolicić. Wymagało to także akceptacji różnych, nowych dokumentów w skali światowej przez banki rozliczające kontrakty w formie akredytywy dokumentowej i związane w zakresie badania dokumentów przyjętymi zwyczajami (UCP 600).

Obecnie trwa zaawansowany proces przechodzenia z tradycyjnych, papierowych form dokumentów występujących w transporcie tradycyjnym i multimodalnym na formy w pełni elektroniczne. Jest to w skali światowej duże wyzwanie, które wymaga pełnej unifikacji standardów. Nowe rozwiązania w tym zakresie dla banków zostały już przygotowane przy współpracy pomiędzy ICC, ISO i SWIFT. W ramach akredytywy od dawna istniały zwyczaje eUCP, a obecnie opracowano nowe sposoby rozliczeń, jak BPO i związane z tym zwyczaje URBPO 2013[1], w ramach których weryfikacja poprawności dokumentów transportowych (innych oczywiście też) odbywa się przez właściwe oprogramowanie. Ta tendencja wydaje się obecnie wiodąca, jeżeli chodzi o rozwój procedur handlowych związanych z transportem.

We współczesnych przedsiębiorstwach pojawia się problem sprawnego połączenia działań z zakresu transportu, spedycji i logistyki, zarówno w sferze zaopatrzenia, jak i sprzedaży. To specjaliści ds. transportu odpowiadają za zapewnienie sprawnego przemieszczania surowców, półproduktów, a następnie produktów gotowych. Ich zadania obejmują znalezienie spedytora czy bezpośrednio przewoźnika, zweryfikowanie solidności i standingu takiego podmiotu, przeprowadzenie z nim negocjacji umów ramowych lub jedynie stawek przewozowych i za usługi spedycyjne, zawarcie umowy na pojedynczy przewóz w formie zleceń transportowych czy spedycyjnych, rozliczenie zrealizowanej umowy i ewentualne dochodzenie reklamacji z tytułu szkód w transporcie.

Na rynku wydawniczym pojawiły się publikacje dotyczące transportu, spedycji czy logistyki, które w większości są podręcznikami zawierającymi bardzo rozbudowaną część teoretyczną lub

prezentującymi wyniki badań naukowych. Książka *Transport w przedsiębiorstwie* napisania została z myślą o problemach, jakie w swojej działalności zawodowej napotykają pracownicy działów transportu i innych struktur odpowiadających za kwestie transportowe. Zawiera ona zatem podstawową wiedzę organizacyjną, prawną i handlową na temat szeroko rozumianej współpracy ze spedytorem, w tym operatorem transportu multimodalnego czy przewoźnikiem.

Czytelnicy dowiedzą się, jak analizować rynek transportowy, znaleźć odpowiednich spedytorów czy przewoźników, wynegocjować z nimi właściwe stawki za świadczone usługi i umowy przewozowe lub umowy o świadczenie usług spedycyjnych. Na etapie zawierania umów kupujący taką usługę najczęściej zastanawia się, w jaki sposób zabezpieczyć transakcje i ograniczyć ryzyka wynikające ze współpracy z niezbyt solidnym dostawcą lub ze zmiennej sytuacji rynkowej.

W książce znajdują się także wskazówki ułatwiające posługiwanie się dokumentami spedycyjnymi i transportowymi, w tym listami przewozowymi czy konosamentem, które trzeba złożyć w banku, rozliczając umowę handlową tzw. akredytywą dokumentową. Cały rozdział poświęcono wymaganiom formułowanym we właściwych zwyczajach, jak takie dokumenty transportowe powinny być sporządzone i jakich terminów należy dotrzymać przy ich składaniu w banku.

Ze względu na skalę reklamacji z tytułu szkód w transporcie starano się w szczególności rozbudować informacje na ten temat. W związku z tym, że skuteczne reklamacje transportowe powinny być właściwie przygotowane już na etapie wykrycia wad, a także wymagane jest przestrzeganie przy ich zgłaszaniu odpowiednich terminów, przedstawiono właściwe uregulowania pojawiające się na ten temat w konwencjach przewozowych i ustawach.

Poszczególne tematy, związane z procedurami transportowymi, zawieraniem umów przewozu czy spedycji, załadunkiem, wyładunkiem, dokumentami przewozowymi, reklamacjami

w transporcie czy ubezpieczeniami ładunków oraz odpowiedzialności cywilnej przewoźników i spedytorów, przedstawiono opierając się na właściwych uwarunkowaniach prawnych i zwyczajowych. Szczególnie uwidoczniono ich zastosowanie przy przewozach krajowych i międzynarodowych, w przypadku których wykazują specyficzne cechy.

Dokładna analiza systemu prawno-zwyczajowego, uwarunkowań dotyczących usług transportowych oraz spedycyjnych ma umożliwić prawidłowe uzasadnienie składanych reklamacji czy ich dochodzenie na dalszych etapach procesu reklamacyjnego.

Autor ma nadzieję, że książka stanie się praktycznym poradnikiem nie tylko dla specjalistów ds. transportu w przedsiębiorstwach produkcyjnych i handlowych, ale także dla pracowników firm spedycyjnych i transportowych, w tym dla osób załatwiających reklamacje transportowe. Wydaje się, że w tym zakresie może ona stanowić bazę wiedzy na temat uwarunkowań podejmowanych decyzji. Autor poleca książkę również studentom przygotowującym się do pracy w branży transportowo-spedycyjnej, a także osobom zajmującym się naukowo problemami transportu.

Rozdział 1

Transport w systemie logistycznym przedsiębiorstwa

1.1. Procesy logistyczne w przedsiębiorstwie

Wzajemne relacje pomiędzy transportem a logistyką są różne w zależności od przyjętej w danym przedsiębiorstwie koncepcji. Można w tym zakresie wskazać cztery grupy rozwiązań:

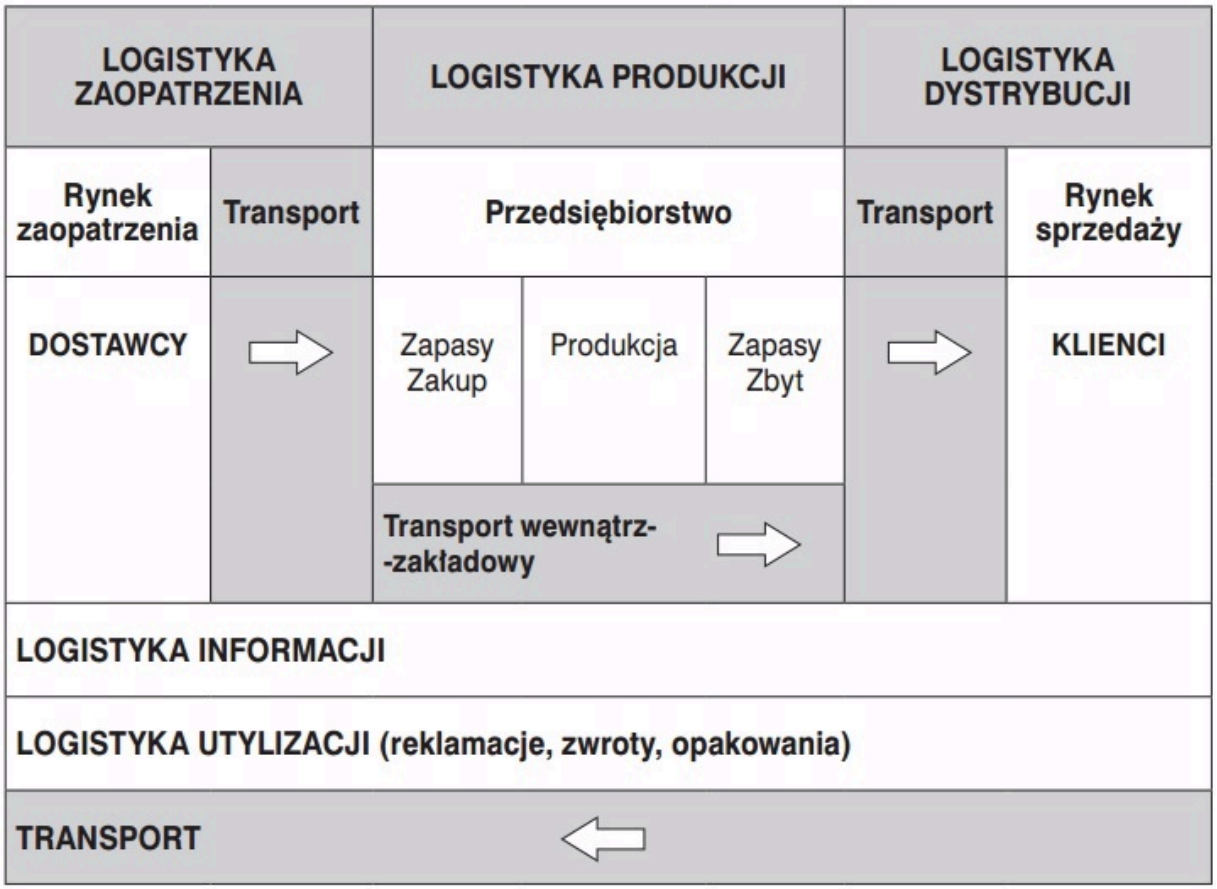
- Pierwsze, najprostsze, to nazwanie działu transportu – działem logistyki, który realizuje praktycznie zadania transportowe. Czasami takie rozwiązania doprowadzają do wykształcenia się bardziej skomplikowanej infrastruktury transportowo-logistycznej w przedsiębiorstwie, w co włączone zostaje zarządzanie zapasami. Badania przyporządkowania funkcji jednostce organizacyjnej logistyki w przedsiębiorstwach dowiodły, że działalność transportowa występuje w 83 procentach takich jednostek. Wskazuje to na skupienie w przedsiębiorstwach decyzji czysto logistycznych i transportowych. Oczywiście, transport w jednostce logistyki ukierunkowany jest na działalność zaopatrzeniową i działalność dystrybucyjną.
- Drugie z rozwiązań organizacyjnych to rozdzielenie funkcji logistyki od funkcji transportowej. Dział logistyki zajmuje się wówczas typowymi działaniami logistycznymi, w tym gospodarką magazynową, prognozowaniem zapotrzebowania, planowaniem i sterowaniem produkcją. Dział transportu spełnia wtedy funkcje typowo transportowe i spedycyjne, natomiast dział zakupów – wyłącznie funkcje kupieckie, związane ze współpracą

z dostawcami, zawieraniem i realizacją umów i ewentualnie reklamacjami.

- Trzecie rozwiązanie to odrębny dział logistyki, zajmujący się typowymi działaniami logistycznymi, oraz dział zakupów, w którego kompetencji obok działań kupieckich jest także organizowanie i nadzorowanie transportu w sferze zaopatrzenia. Decyzje transportowe w sferze dystrybucji są wówczas przypisane do działu sprzedaży. W wyniku takiego rozwiązania dział zakupów ściśle współpracuje z wybranym spedytorem (lub kilkoma spedytorami), którzy na zasadzie zlecenia spedycyjnego zajmują się organizacją procesu transportowego w sytuacji, gdy kupujący posiada gestię transportową.
- Czwarta grupa to rozwiązania polegające na outsourcingu usług transportowo-spedycyjnych, a nawet szerzej – jednoczesnym outsourcingu szeregu działań logistycznych, jak zarządzanie zapasami, konsolidacja, dekonsolidacja, weryfikacja jakości kupowanych towarów itp. Wielu spedytorów, posiadających także własne środki transportu, oferuje już usługi umożliwiające traktowanie ich jako zaawansowanych platform logistycznych.

Pomimo wzajemnych powiązań pomiędzy transportem i logistyką, należy pamiętać, że są to zdecydowanie różne pojęcia, a utożsamianie ich wynika najczęściej z braku zrozumienia zakresu logistyki. Wzajemne relacje występujące w tym obszarze zilustrowano w tabeli 1.1.

Tabela 1.1.
Relacje pomiędzy transportem a logistyką w przedsiębiorstwie



Źródło: opracowanie własne.

> Obecnie logistykę należy postrzegać jako rozbudowany system, warunkujący wręcz funkcjonowanie przedsiębiorstwa. System ten znajduje swój początek w sferze zaopatrzenia, gdzie niezbędna jest właściwa organizacja transportu surowców i materiałów.

Transport w obszarze logistyki zaopatrzenia jest szczególnie ważny, gdyż może stać się wąskim gardłem całego systemu. Przede wszystkim generuje on dodatkowe koszty. Jest to ważne w sytuacji zakupów za granicą, niejednokrotnie na odległych rynkach. Kupujący – mając na uwadze wymagania w zakresie zmniejszania kupowanych ilości i zwiększania częstotliwości zakupów, oparte na koncepcji JIT (*Just in Time*) – w celu ograniczania kosztów poprzez zmniejszanie zapasów muszą tak ukształtować system transportu w przedsiębiorstwie, żeby nie wzrosły jego koszty. Pomocni okazują się tutaj spedytorzy, oferujący nie tylko usługi organizacji transportu,

ale także składowania, konsolidacji przesyłek czy ich późniejszej dekonsolidacji[1].

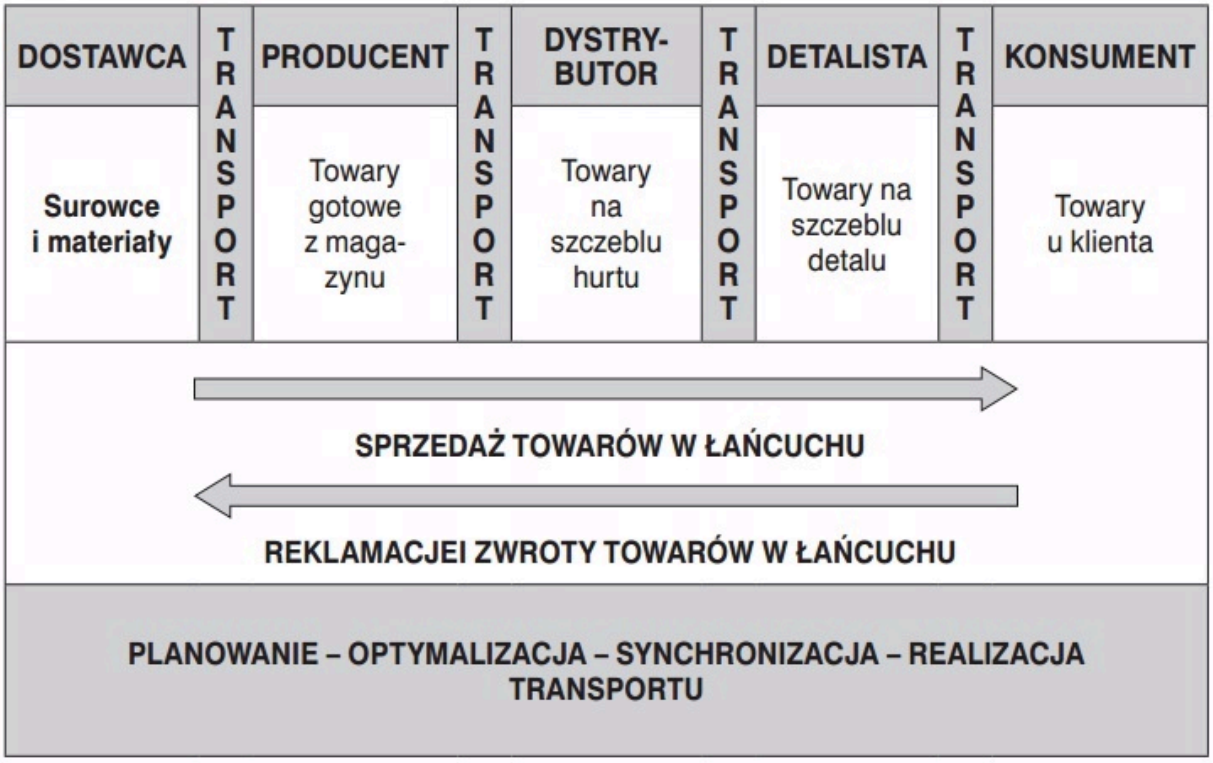
Transport w obszarze produkcji, czyli transport wewnątrzzakładowy, ze względu na swoją specyfikę wykracza poza rozważania w tej książce. Niemniej, w sytuacji gdy przewozy dokonywane są pomiędzy oddziałami danego przedsiębiorstwa, mamy do czynienia z normalnym procesem transportowym.

Transport w obszarze logistyki dystrybucji umożliwia wysyłkę wyrobów gotowych bezpośrednio do klienta końcowego (w przypadku działalności na rynku przemysłowym) lub do pośrednich ogniw sprzedaży (w przypadku działalności zarówno na rynku konsumpcyjnym, jak i na rynku przemysłowym). Wykorzystywana jest tutaj współpraca ze spedytorami, przewoźnikami lub transport własny. Szczególną formą transportu własnego (czasami dzierżawionego na zasadzie outsourcingu, chociaż klient postrzega go jako transport producenta) może być połączenie transportu z działalnością przedstawicieli handlowych, tzw. *van selling*.

Transport w obszarze logistyki utylizacji często odbywa się w powiązaniu z transportem właściwym na etapie zaopatrzenia i dystrybucji. Wykorzystywane są tutaj najczęściej tzw. frachty zwrotne. W wielu przypadkach konieczne jest jednak specjalne organizowanie transportu do celu zwrotu reklamowanych towarów.

Wraz z rozwojem logistyki, jako systemu kompleksowego, narodziło się pojęcie **łańcucha logistycznego**. Koncepcję tę zilustrowano w tabeli 1.2.

Tabela 1.2.
Transport w łańcuchu logistycznym (dla produktów konsumpcyjnych)



Źródło: opracowanie własne.

> Właściwie skonstruowany łańcuch logistyczny umożliwia korzystny i bezpieczny zakup surowców i materiałów, odpowiednie operowanie nimi, a później półproduktami i produkcją gotową, na różnych etapach procesu produkcyjnego, i wreszcie sprawną sprzedaż produkcji końcowej różnym szczeblom handlu, w celu dostarczenia jej końcowemu klientowi – instytucjonalnemu lub konsumentowi.

Logistycy w przedsiębiorstwie starają się w ramach łańcucha zapewnić konkurencyjną cenę, właściwy moment dostawy, odpowiednią jakość i w konsekwencji – tak ważne dla każdego przedsiębiorstwa – zadowolenie końcowego klienta, dzięki czemu będzie on skłonny powtórzyć ten zakup, stając się klientem lojalnym wobec tego przedsiębiorstwa[2].

Każde ogniwo łańcucha logistycznego spina transport. Skoro uważa się, że właściwy łańcuch logistyczny zapewnia prawidłowe działanie przedsiębiorstwa, można zdecydowanie stwierdzić, że działanie to

nie byłoby możliwe bez odpowiednio zorganizowanego transportu. Niezbędne jest stworzenie procedur transportowych, a także zawarcie dobrych umów z pewnymi przewoźnikami i/lub spedytorami na każdym etapie łańcucha logistycznego. Oczywiście, nie wszystkie obszary będą wymagały działań ze strony odpowiednich służb w samym przedsiębiorstwie. W sferze zaopatrzenia decyzje transportowe mogą być podejmowane przez dostawców, a w sferze dystrybucji – przez pośrednie ogniwa sprzedaży. Na ostatnim szczeblu łańcucha transport może być w gestii klienta, także konsumenta. W interesie przedsiębiorstwa jest jednak właściwa synchronizacja i optymalizacja wszystkich decyzji transportowych w łańcuchu logistycznym.

1.2. System transportowo-spedycyjny przedsiębiorstwa

System transportowo-spedycyjny spełnia szczególną rolę w działalności przedsiębiorstwa. Umożliwia on z jednej strony przemieszczanie surowców i materiałów w celu zapewnienia ciągłości procesu wytwórczego, a więc realizacji funkcji produkcyjnych przedsiębiorstwa. Z drugiej natomiast strony warunkuje przemieszczanie produkcji gotowej, zapewniając realizację funkcji handlowych. Pomijamy w tym przypadku rolę transportu wewnętrznego, jako wykraczającego poza zakres książki.

Ze względu na swoją krytyczną rolę w procesie zakupów, produkcji i sprzedaży mało wydajny system transportowy może stanowić tzw. wąskie gardło całego łańcucha logistycznego, a ponadto może generować zbyt duże koszty, wpływające ostatecznie na problemy z konkurencyjnością przedsiębiorstwa na rynku[3].

Traktując zatem system transportowo-spedycyjny przedsiębiorstwa jako czynnik jego konkurencyjności, zarządzający przedsiębiorstwem – po przeprowadzeniu szczegółowej analizy kosztów i ryzyk – są na

ogół zmuszeni do podjęcia na wstępie decyzji, w jakim stopniu będą realizowali zadania w zakresie transportu własnymi siłami, dysponując swoim taborem i strukturą organizacyjną transportu, a jaką ich część zlecą podmiotom zewnętrznym.

Pojawia się więc pierwsze pytanie, czy w przedsiębiorstwie należałoby:

- wdrożyć własny system transportu,
- wykorzystać outsourcing usług transportowych,
- zastosować model mieszany – transportu własnego i obcego.

Na ogół własny system transportu może być wykorzystany jedynie do przewozów lokalnych czy krajowych. Zazwyczaj jest on ukierunkowany na sferę dystrybucji przedsiębiorstwa. W zakresie współpracy z partnerami zagranicznymi, w szczególności w dalszych relacjach, trudno sobie wyobrazić skuteczne wykorzystanie transportu własnego innego niż drogowy, używanego do przewozów w Europie. Z tego powodu przedsiębiorstwa zaangażowane w wymianę towarową z zagranicą, zarówno w sferze eksportu, jak i importu, mogą co najwyżej rozpatrywać przyjęcie modelu mieszanego. Oczywiście, rozwiązaniem często spotykanym jest pełne wykorzystanie transportu obcego na podstawie długoterminowych umów ramowych z wybranymi dwoma lub trzema przewoźnikami w zakresie zaopatrzenia i dystrybucji w relacjach niezbyt odległych oraz okazjonalnie zatrudnianymi przewoźnikami przy przewozach na długich relacjach, na przykład międzykontynentalnych.

Obok pytań dotyczących ewentualnego outsourcingu usług transportowych pojawia się kolejna kwestia outsourcingu usług spedycyjnych. Outsourcing tych usług, w szczególności dla podmiotów mających mniejsze doświadczenie w zakresie spedycji, może wiązać się z całkowitym pozostawieniem doboru przewoźników w rękach spedytorów. Za tę dogodność trzeba oczywiście ponieść koszt prowizji spedytora. Atutem tego rozwiązania może być

dodatkowo ograniczanie ryzyka związanego z wadliwym wypełnieniem dokumentacji transportowej lub celnej.

Przy projektowaniu systemu transportowo-spedycyjnego przedsiębiorstwa uwzględnia się szereg czynników, wśród których najważniejszymi są:

- doświadczenie własnej kadry w zakresie współpracy z przewoźnikami i spedytorami;
- stopień wdrożenia procedur posługiwania się dokumentami w formie elektronicznej i komunikacji w tym zakresie na linii kontrahent – przedsiębiorstwo – przewoźnik/spedytor – bank;
- własna infrastruktura umożliwiająca składowanie (własne magazyny), załadunki i wyładunki (rampy załadowcze), postój samochodów (duże place) czy wagonów (własne bocznice kolejowe);
- specyfika kupowanych surowców i materiałów oraz ich wrażliwość na czas transportu, warunki zewnętrzne, wpływ na środowisko naturalne, ciężar, objętość, podatność na uszkodzenia, wartość;
- specyfika sprzedawanych produktów gotowych oraz ich wrażliwość na czas transportu, warunki zewnętrzne, wpływ na środowisko naturalne, ciężar, objętość, podatność na uszkodzenia, wartość;
- lokalizacja głównych dostawców;
- lokalizacja głównych klientów, odbiorców produktów gotowych (klientów aktualnych i planowanych do pozyskania);
- lokalizacja i struktura przedsiębiorstwa, jego oddziały, współpraca z filiami zagranicznymi czy firmą matką za granicą, strategia korporacyjna w zakresie zakupu i sprzedaży;
- dostępność przedsiębiorstwa do zewnętrznej infrastruktury transportowej (stacji kolejowych, bocznic, portów morskich i śródlądowych, lotnisk);

- koszty usług transportowych i logistycznych, koszty wykorzystania określonych gałęzi transportu, lokalizacja baz transportowych i spedycyjnych w rejonie działania przedsiębiorstwa;
- powtarzalność przewozów na określonych relacjach i proces ich skomplikowania, przekraczanie granic, sformalizowane procedury celne i państwowe.

Lista takich czynników może być bardzo długa, a więc zostały one przytoczone jako przykładowe.

Odnosząc się do czynników związanych z przewożonymi towarami, wyróżnia się tzw. **techniczną podatność transportową** produktów, która jest ich wrażliwością na warunki przemieszczania się, z uwzględnieniem ich wielkości (przestrzenności), kształtu i ciężaru. W ramach tej podatności można sklasyfikować także kwestie bezpieczeństwa związane z transportem danego towaru, gdzie bezpieczeństwo może być rozpatrywane jako zagrożenie dla człowieka lub środowiska i wymaga wdrożenia procedur przewozu towarów niebezpiecznych. Kolejnym aspektem bezpieczeństwa może być konieczność wdrożenia procedur kontroli towarów i kontenerów pod kątem zagrożenia terrorystycznego.

Inną zmienną jest **ekonomiczna podatność transportowa** tych produktów, która związana jest z ich wartością. Wyższa wartość wymaga wzmożonej opieki i zabezpieczeń podczas procesu transportowego, a więc wiąże się z podwyższonym ryzykiem szkody. To z kolei często decyduje o przeniesieniu ryzyka na inne podmioty, jak ubezpieczyciel, co generuje dodatkowe koszty.

Obie podatności mają zatem wpływ na koszty transportu. Analizując koszty transportu własnego, należy ponadto uwzględnić:

- koszty zakupu/leasingu środków transportowych i elementów infrastruktury transportowej;
- koszty zatrudnienia dodatkowego personelu (kierowców, specjalistów ds. transportu) oraz dodatkowe koszty zarządzania infrastrukturą;

- koszty eksploatacyjne, w tym koszty rejestracji, zezwoleń, napraw oraz utrzymania zaplecza technicznego;
- koszty dodatkowe (ewentualne kary, opłaty administracyjne itp.).

Koszty transportu własnego mogą być zatem znaczące dla przedsiębiorstwa, które ponadto powinno uwzględnić koszty związane z utraconymi w określonym stopniu możliwościami koncentracji na swoich zasadniczych funkcjach, chociażby poprzez zaangażowanie wybranych zasobów w proces transportowy. Dokładna analiza kompleksowych kosztów umożliwia ich porównanie z kosztami outsourcingu usług transportowo-spedycyjnych i podjęcie właściwych decyzji w tym zakresie.

Niezależnie od kosztów i ryzyk, ustalonych w procesie projektowania systemu transportowo-spedycyjnego przedsiębiorstwa, ważnym czynnikiem wymagającym analizy jest zapewnienie określonego poziomu obsługi klienta w całym procesie. Obsługa klienta może być rozumiana jako zapewnienie właściwej jakości procesu dla nabywcy, ale także w celu zapewnienia właściwej jakości procesu dla spełnienia zapotrzebowania ze strony produkcji w samym przedsiębiorstwie.

1.3.
Bazy informacji o przewoźnikach i spedytorach

Przedsiębiorcy poszukujący dostawców usług transportowych powinni znaleźć odpowiedź na dwa zasadnicze pytania:

– któremu przewoźnikowi mogą zlecić przewóz lub przewozy określonych towarów?

– czy jest to podmiot wiarygodny i solidny?

Analogicznie, w przypadku poszukiwania właściwego spedytora pytania te mogą brzmieć:

– który spedytor mógłby podjąć się zlecenia organizacji procesu transportowego określonego towaru?

– czy jest to podmiot wiarygodny i solidny, o pewnych referencjach?

Szczególną rolę w sferze transportu odgrywa zatem informacja. Rozwijając pytanie pierwsze, należałoby postawić sobie pytania dalsze:

– czy w zakresie kompetencji przewoźnika lub spedytora, którego zleceniodawca znajdzie, jest obsługa określonego rodzaju przewozu?

– czy dany podmiot dysponuje wymaganymi środkami transportu lub jest w stanie je zorganizować?

– czy obsługuje on przewozy na danym obszarze?

– czy proponowane stawki transportowo-spedycyjne są konkurencyjne i ile konkretnie wynoszą?

– czy przewozy będą odbywały się w ramach frachtów właściwych czy frachtów zwrotnych?

– czy warunki umowy przewozu lub spedycji są do zaakceptowania?

Rozwijając zasadnicze pytanie drugie, należałoby postawić sobie też pytania kolejne:

– czy spedytor lub przewoźnik jest firmą o niebudzącym niepokoju standingu finansowym?

– czy ma opinię podmiotu solidnego?

– czy opinia ta może być poparta dobrymi referencjami?

– czy posiadane środki trwałe są jego własnością, czy przedmiotem leasingu?

– czy przewoźnik posiada właściwe ubezpieczenie OCP, a spedytor ubezpieczenie OCS?

– czy powyższe ubezpieczenia zawarte zostały na odpowiednio wysokie kwoty i zakres terytorialny?

– czy dany podmiot ma wysoką szkodowość w zakresie szkód w transporcie?

– czy bierze na siebie odpowiedzialność w sporach transportowych?

Powyższe pytania nie wyczerpują problemów, które powinny być wyjaśnione przy nawiązywaniu współpracy z przewoźnikiem czy spedytorem. Na pytania te powinien odpowiedzieć także spedytor, dokonując doboru przewoźnika lub przewoźników do realizacji określonego zlecenia. Spedytor musi mieć świadomość, że odpowiada za podmioty, którymi posługuje podczas wykonywania zlecenia od swojego klienta. Właściwy dobór przewoźnika może jednak w pewnych przypadkach zwolnić go od odpowiedzialności, wykazując, że nie ponosi winy w wyborze. Problem ten omówiony zostanie w części poświęconej współpracy ze spedytorem.

Kolejnymi pytaniami, które zadaje sobie pracownik zleceniodawcy poszukujący usługi transportowo-spedycyjnej, są:

– skąd zdobyć adres czy kontakt mailowy i podstawowe informacje o przewoźniku lub spedytorze?

– czy przewoźnik lub spedytor zgłaszał zainteresowanie współpracą w obszarze zainteresowania zleceniodawcy?

– jakie formalności należy spełnić, aby uzyskać ww. informacje?

– jaki jest koszt zdobycia tych informacji?

Wśród najbardziej znanych baz informacji o przewoźnikach i spedytorach można wskazać:

- katalog firm transportowych na portalu polskich przewoźników drogowych ZMPD (Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce);
- portal transportowy Spedmarket;
- portal Forum transportu;
- portal Poland–Transport;
- portal Logismarket.

Dostęp do baz jest w większości bezpłatny i można go uzyskać poprzez strony tych podmiotów w internecie.

Katalog firm transportowych ZMPD

Katalog firm transportowych na portalu polskich przewoźników drogowych ZMPD umożliwia poszukiwanie firmy transportowej w zakresie przewozów drogowych lub spedycyjnej, określając podstawowe wymagania, takie jak:

- położenie geograficzne (województwo),
- dysponowanie wymaganą flotą,
- przewozy według właściwych przepisów bezpieczeństwa (np. ADR),
- obszar działania przewoźnika (Polska, UE, WNP, inne),
- możliwość dokonywania uzgodnień w językach obcych (wybór języka),
- dodatkowe usługi (spedycja, serwis pojazdów, magazyn, stacja paliw),
- członkostwo w ZMPD,
- posiadanie certyfikatu ISO,
- zarządzanie flotą poprzez GPS.

Istnieje także możliwość dodania własnej firmy transportowej lub spedycyjnej do katalogu.

Inne bazy firm transportowych

Większość katalogów firm transportowych ukierunkowanych jest na transport drogowy, co wynika m.in. z faktu dużego rozdrobnienia tych podmiotów. W kategorii przewoźników drogowych spotykamy zarówno duże przedsiębiorstwa, dysponujące flotą kilkuset

samochodów różnego typu, jak i rodzinne, małe firmy, które posiadają 2–3 samochody, głównie w leasingu. Wielu małych przewoźników ma stałe umowy z dużymi przedsiębiorstwami transportowymi czy spedycyjnymi jako podwykonawcy. Często spotykamy w takich umowach obowiązek przemalowania plandeki w samochodzie w ujednolicony sposób, wynikający z książek standardów wizualnych dużych przedsiębiorstw, uwzględniający nazwę i logo takiego przedsiębiorstwa. Dla zleceniodawcy są to pojazdy danego przedsiębiorstwa przewozowego lub spedytora i nie wnika on w stosunki prawne pomiędzy przyjmującym zlecenie a podwykonawcą.

Portal transportowy Spedmarket oferuje katalog firm transportowych i spedycyjnych, a także giełdę transportową w zakresie wolnych ładunków.

Na portalu Forum transportu klient ma możliwość wyboru rodzaju transportu (krajowy czy międzynarodowy), a ponadto miejsca geograficznego siedziby przewoźnika (kraj czy województwo).

Portal Poland–Transport oferuje wyszukiwanie podmiotów świadczących usługi nie tylko w zakresie transport drogowego, ale także w zakresie transportu kolejowego i rzecznego. Wymaga się tutaj również podania lokalizacji siedziby przewoźnika.

Informacje o wiarygodności przewoźnika lub spedytora

Decydując się na współpracę z określonym podmiotem, zazwyczaj po wstępnym zadeklarowaniu z obu stron możliwości takiej współpracy, zaczynamy zastanawiać się, czy jest to partner wiarygodny. W wielu przypadkach nic o nim nie wiemy. Nawet jeżeli współpracowaliśmy z nim kiedyś, nie możemy być pewni, że w związku ze zmienną sytuacją rynkową partner ten nie przeżywa obecnie kłopotów finansowych.

Informacje o wiarygodności przewoźnika lub spedytora można uzyskać w postaci raportu wywiadowni handlowej, z czym wiążą się określone koszty, lub można dokonać analizy czynników, które na tę wiarygodność wpływają.

Wywiadownie handlowe są przedsiębiorstwami prywatnymi, działającymi na zasadach komercyjnych. Zazwyczaj możliwe są dwa modele współpracy z nimi. Pierwszy to współpraca sporadyczna, drugi – to stały abonament lub członkostwo. Cena jednostkowa usługi jest w drugim przypadku niższa, klient ponosi jednak koszty opłaty członkowskiej. Można zamówić raport skrócony, z jedynie podstawowymi informacjami, ale w wielu przypadkach są one wystarczające do wstępnej oceny przewoźnika czy spedytora.

Zdarza się, że klient wywiadowni otrzymuje raport niekompletny lub informacje zdezaktualizowane. Dlatego też niektóre przedsiębiorstwa zamawiają raporty z dwóch niezależnych wywiadowni. Nawet w przypadku braku zastrzeżeń co do jakości informacji można uznać je za wystarczające przez kilka miesięcy, bo po tym okresie sytuacja ocenianego podmiotu może ulec diametralnej zmianie.

Wywiadownie oferują w raportach indeksy wiarygodności, które wyliczane są na podstawie kilkunastu czynników przez komputery wywiadowni i prezentowane w formie określonych liczb z komentarzem. Przykładowo, może on mieścić się w granicach od 100 do 600, gdzie 100 oznacza sytuację najlepszą, a 600 – bankruta. Wywiadownia ostrzega klienta przed wchodzeniem w stosunki biznesowe, gdy indeks ocenianego podmiotu przekroczy 400 punktów.

Najbardziej znanymi na rynku wywiadowniami gospodarczymi są:

- Wywiadownia Dun and Bradstreet (obecnie w Polsce – Bisnode);
- Wywiadownia Creditreform;
- Wywiadownia Coface (kiedyś Intercredit).

Dostęp do baz wywiadowni można uzyskać poprzez strony tych podmiotów w internecie.

Niezależnie od tego, czy dane przedsiębiorstwo angażuje podmioty trzecie do oceny przewoźnika lub spedytora, czy ich nie angażuje, powinno dokładnie przeanalizować formę prawną i datę założenia takiego podmiotu. Na ogół przyjmuje się, że spółki kapitałowe z odpowiednim kapitałem zakładowym, istniejące już kilka lat na rynku są podmiotami o wyższej wiarygodności. Rekomendacją, aczkolwiek bardzo ograniczoną, może być też przynależność przewoźnika lub spedytora do poważnego zrzeszenia.

W przedsiębiorstwach szeroko współpracujących z różnymi przewoźnikami lub spedytorami uzasadnione jest stworzenie wewnętrznego banku danych, który będzie obejmował informacje zbierane przez pracowników przy różnych okazjach.

1.4.
Giełdy transportowe

Jedną z metod doboru przewoźnika drogowego jest jego znalezienie na giełdzie transportowej. Pomimo takiej nazwy są to w rzeczywistości giełdy frachtowe, oferujące wolne frachty, w tym frachty zwrotne.

Dużą i ogólnodostępną giełdę transportową LOADS–TODAY – promowaną jako największa w Europie giełda ładunków – oferuje spedytor LKW–Walter. Inną giełdą, ukierunkowaną na transport drogowy, jest Road Transport System prowadzony przez portal Trans.

Dobór przewoźników poprzez giełdy transportowe jest na ogół prosty, a ceny frachtu konkurencyjne, niemniej należy dostrzegać ryzyko przypadkowości takiego doboru w sytuacji, gdy firma przewoźnika jest dla zleceniodawcy podmiotem nowym, z którym nie miał on do tej pory do czynienia lub nawet o nim wcześniej nie słyszał. Prowadzący giełdę transportową w żadnym stopniu nie gwarantują rzetelności podmiotów biorących w niej udział.

Skojarzenie zatem z giełdami towarowymi, gdzie giełdy są podmiotami o wieloletniej tradycji, udział w nich biorą członkowie giełdy lub licencjonowani przez giełdę maklerzy – jest nieuzasadnione. Giełdy transportowe czy frachtowe są w zasadzie portalami przetargowymi, w których biorą udział przypadkowi oferenci. Rejestracja takiego podmiotu na portalach nie zmniejsza ryzyka, które ponosi zleceniodawca usług transportowych.

Powyższe zastrzeżenia nie powinny w żadnym stopniu dyskredytować ofert frachtu, umieszczanych na giełdach transportowych, a jedynie uświadomić zleceniodawcy, że otrzymując konkurencyjną cenowo ofertę, jednocześnie ponosi zwiększone ryzyko tak zawartej transakcji. Ryzyko to należy rozumieć jako niebezpieczeństwo natrafienia na niezbyt solidnych przewoźników, pomimo tego, że zdecydowana większość oferentów to niewątpliwie podmioty solidne.

Zgodnie z praktyką sądów państwowych czy arbitraży, w tym orzeczeniami Sądu Najwyższego, spedytor dobierający podwykonawców poprzez giełdy transportowe, nie dokonując dokładnego sprawdzenia przewoźnika, ponosi za jego działania i zaniechania pełną odpowiedzialność i nie może wykorzystać tzw. braku winy w wyborze. Problem ten omówiony zostanie w dalszej części książki.

Giełdy transportowe są dobrym źródłem doboru przewoźników w sytuacjach, gdy zleceniodawca poszukuje pojedynczych ofert frachtu, niemniej w przypadkach znacznej wartości przewożonego towaru zleceniodawca powinien zweryfikować solidność takiego przewoźnika. Problem polega jednak na tym, że w sytuacjach nadzwyczajnych, gdy szybko trzeba zawrzeć umowę przewozu, na taką weryfikację nie ma zazwyczaj czasu.

Niewątpliwym plusem dla zleceniodawcy jest skumulowanie w jednym miejscu wielu ofert frachtu, co powoduje konkurencję pomiędzy przewoźnikami i możliwość znalezienia ofert z bardzo korzystną ceną. W szczególności, gdy przewoźnik umieszcza ofertę frachtu zwrotnego, stoi on wobec wyboru powrotu pustym

samochodem lub powrotu za część normalnej stawki frachtu. Oczywiście, pojawia się tutaj granica, poniżej której bardziej opłacalny dla przewoźnika będzie powrót „na pusto”, ze względu na brak dodatkowych dojazdów na załadunek i rozładunek, a także mniejsze zużycie paliwa[4].

Zleceniodawca w ramach giełdy transportowej, poszukując możliwości w zakresie przewozu ładunku, dokonuje wstępnego wyboru parametrów oferty, decydując:

- czy poszukuje wolnego ładunku, czy wolnego pojazdu;
- w którym kraju i mieście miałby być dokonany załadunek;
- kiedy pojazd powinien być podstawiony na załadunek;
- w którym kraju i mieście miałby być dokonany wyładunek;
- kiedy pojazd powinien być gotowy do rozładunku;
- jakiego wymaga nadwozia pojazdu;
- jaka powinna być ładowność pojazdu.

Niektóre systemy pozwalają zleceniodawcy na określenie zakresu ceny ofertowej za kilometr frachtu, które zostaną wyświetlone przez system. Ceny takie mogą być ustalone w EUR lub PLN. Cena taka podlega na ogół negocjacjom.

Bardziej rozbudowane giełdy transportowe wymagają od zleceniodawców określenia także rodzaju towaru i formy jego opakowania. Czasami niezbędne jest też podanie wymiarów i wagi towaru.

Zazwyczaj oferty zamieszczone na giełdach transportowych mają swoje terminy ważności, określone nie tylko jako konkretny dzień, ale także ze szczegółowym wskazaniem godziny, po upływie której oferta traci ważność.

Oprócz giełd transportowych dla przewozów drogowych, pojawiają się także giełdy frachtowe, prowadzone wyłącznie dla transportu morskiego.

Rozdział 2

Uwarunkowania prawno-zwyczajowe decyzji transportowych

Podejmując współpracę z przewoźnikiem lub ze spedytorem, zleceniodawca powinien mieć na uwadze, że postanowienia umowy przewozu nie stanowią jedynej wykładni praw i obowiązków stron takiej umowy, a nawet może okazać się, że na wypadek sporu postanowienia te nie będą mogły być wykorzystane.

Podobnie spedytor czy przewoźnik, ustalając zwolnienia od odpowiedzialności w sytuacji sporu nie powinien zaczynać analizy od postanowień umowy. Umowy przewozu podlegają obszernemu systemowi uwarunkowań, z których większość stanowią przepisy bezwzględnie obowiązującego prawa, mające pierwszeństwo przed takimi umowami.

Na prawa i obowiązki zleceniodawcy oraz przewoźnika lub spedytora, wynikające z zawieranej umowy, mają wpływ cztery grupy uregulowań, przy czym ich kolejność jest szczególnie istotna, bo obrazuje określoną hierarchię ważności.

Pierwsza grupa to uwarunkowania międzynarodowe, a wśród nich konwencje przewozowe, umowy międzynarodowe i prawo Unii Europejskiej.

2.1. Konwencje przewozowe i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego

Według artykułu 91 Konstytucji Rzeczpospolitej Polskiej ratyfikowana umowa międzynarodowa po jej ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw stanowi część krajowego porządku prawnego i jest bezpośrednio stosowana, chyba że jej stosowanie jest uzależnione od stosowania ustawy. Umowa międzynarodowa, ratyfikowana za uprzednią zgodą, wyrażona w ustawie, ma pierwszeństwo przed ustawą, jeżeli ustawy tej nie da się pogodzić z umową.

Konwencje przewozowe ukierunkowane są na główne gałęzie transportu. Nowe konwencje uwzględniają transport multimodalny, czyli przewóz towaru w ramach różnych gałęzi transportu, najczęściej na podstawie jednego listu przewozowego.

Transport drogowy

Głównym aktem prawnym, regulującym kwestie transportu drogowego jest **Konwencja CMR o umowie międzynarodowego przewozu drogowego, sporządzona w Genewie dnia 19 maja 1956 r.**[1] Konwencja CMR została zmodyfikowana **Protokołem do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), sporządzonym w Genewie dnia 5 lipca 1978 r.**[2]

Protokół Genewski wszedł w życie w Polsce dnia 21 lutego 2011 r. Polska ratyfikowała go po ponad 32 latach od podpisania. Ratyfikacja w formie oświadczenia rządowego pozostawia wątpliwości co do jej zgodności z prawem, bo Konwencja została przyjęta ustawą. Protokół zmienia Konwencję CMR w zakresie limitów odpowiedzialności przewoźnika za utratę, uszkodzenie czy ubytek w towarze. Zmiana ta wiązała się z przejściem w Polsce z ustalania odpowiedzialności w tzw. złotych frankach na SDR.

Transport kolejowy

Kwestie transportu kolejowego reguluje **Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami COTIF, sporządzona w Bernie dnia 9 maja 1980 r.**[3]

Konwencja ta dotyczy zarówno transportu osobowego, jak i towarowego, ale dla stron umowy przewozu w transporcie kolejowym najistotniejsza jest ta jej część, którą stanowi **Załącznik B. Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami CIM**[4].

W związku z powyższym w wielu umowach pojawia się powołanie na Konwencję COTIF/CIM.

Przy wysyłkach lub zakupach, z wykorzystaniem transportu kolejowego, z krajów zza wschodniej granicy Polski, w szczególności z Rosji, Białorusi, Ukrainy, a także Kazachstanu, Chin czy Mongolii, zastosowanie ma inna konwencja, a mianowicie **Umowa o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (Umowa SMGS)**[5].

Wynika to z faktu, że wymienione kraje nie są członkami Konwencji COTIF/CIM. Konwencja ta obowiązuje od 1 listopada 1951 r. Dnia 1 lipca 2015 r. weszła w życie znowelizowana Umowa SMGS wraz załącznikami oraz Instrukcją służbową do SMGS. Planowane jest zwołanie międzynarodowej konferencji dyplomatycznej, w wyniku której ma zostać przyjęta konwencja o międzynarodowym ruchu kolejowym. Umowa SMGS ma się stać jednym z jej załączników.

Transport morski

Transport morski reguluje **Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r. (Reguły Haskie 1924)**, zmieniona **Protokołami Visbijskimi z 1968 r. i 1979 r.**, obecnie nazywana **Regułami Hasko-Visbijskimi (RHV)**[6].

W roku 2009 Polska podpisała nowe Reguły Rotterdamskie, które zastąpią RHV, ale nie zostały one jeszcze ratyfikowane przez polski Parlament.

Reguły Rotterdamskie noszą oficjalną nazwę **Konwencja Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego transportu towarów w pełni lub częściowo morzem**. Jak wynika z samej nazwy, przewidują one tzw. transport multimodalny, czyli kombinowany, ze zmianą gałęzi transportu, przy czym główną z nich jest tu transport morski.

Transport lotniczy

Transport lotniczy reguluje **Konwencja o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzona w Montrealu dnia 28 maja 1999 r.**[7], zwana **Konwencją Montrealską**.

Umowy międzynarodowe uzupełniające

Kwestie transportu regulują także umowy międzynarodowe, które nie są konwencjami przewozowymi. Akty te dotyczą na ogół specyficznych warunków przewozu, jak na przykład przewóz towarów niebezpiecznych. Należą do nich:

- **Umowa ADR – Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych ADR, sporządzona w Genewie dnia 30 września 1957 r.**[8]
- **Regulamin RID – Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiący Załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie z dnia 9 maja 1980 r.**[9]

- **Umowa ADN – Europejskie porozumienie w sprawie międzynarodowych przewozów materiałów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi, zawarte w Genewie w dniu 26 maja 2000 r.**[10]

Ważną międzynarodową konwencją, pozwalającą na przewóz towarów w transporcie drogowym bez szczegółowej kontroli celnej, jest umowa umożliwiająca wykorzystanie karnetów TIR. Nosi ona nazwę **Konwencja TIR – Konwencja celna dotycząca międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR, sporządzona w Genewie dnia 14 listopada 1975 r.**[11]

Przewóz drogowy odbywa się oczywiście pod zamknięciem celnym, z nałożonymi plombami, a przewoźnik musi dysponować Karnetem TIR i właściwą tablicą przymocowaną do samochodu.

Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego

Polska, jako członek Unii Europejskiej, zobowiązała się w traktacie akcesyjnym do tego, że prawo UE będzie miało pierwszeństwo przed prawem krajowym. W związku z tym, że dyrektywy UE muszą być wdrożone właściwą ustawą, bezpośrednio obowiązują praktycznie jedynie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego, ogłaszane w unijnych dziennikach urzędowych.

Najistotniejszym w tej grupie wydaje się rozporządzenie, dzięki któremu ustala się prawo właściwe dla umów transportowych. Jest to **Rozporządzenie (WE) nr 593/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych**[12]. Rozporządzenie to nazywane jest przez prawników i handlowców **Rzym I**. Jego wpływ na wybór prawa właściwego zostanie omówiony w dalszej części książki.

2.2.
Umowy transportowe i spedycyjne w prawie cywilnym

Zaprezentowane wyżej akty prawne, po ich ratyfikacji, stają się częścią krajowego systemu prawnego. W tym miejscu zostaną przedstawione jednak tylko ustawy i rozporządzenia krajowe.

W przypadku polskiego prawa najważniejszym aktem jest ustawa Kodeks cywilny, ale znajduje tu zastosowanie także szereg różnych ustaw i rozporządzeń.

Z przepisami prawa opublikowanymi w dziennikach urzędowych można zapoznać się na różnych portalach prawnych lub na stronie sejmowej: www.sejm.gov.pl w części „Prawo", gdzie znajduje się Internetowy System Informacji Prawnej.

Szczegółowo kwestii transportowych dotyczą następujące części Kodeksu cywilnego:

- **Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny, Tytuł XXV. Umowa przewozu, Dział III. Przewóz rzeczy, art. 779–793**[13].
- **Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny, Tytuł XXVI. Umowa spedycji, art. 794–804**[14].

Uregulowania zawarte w Kodeksie cywilnym dotyczą zasad zawierania umów i praw oraz obowiązków stron takich umów – zleceniodawcy oraz przewoźnika i spedytora. Umowa przewozu i umowa spedycji są zatem umowami nazwanymi, czyli występującymi w prawie cywilnym.

Podstawowym aktem prawnym, regulującym kwestie przewozu towarów w transporcie krajowym, ale mającym zastosowanie także do przewozów zagranicznych, jest **Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe**[15]. Dotyczy ona praktycznie jedynie przewozów drogowych i kolejowych.

2.3.
Ustawy branżowe dotyczące transportu

Wśród innych, krajowych aktów prawnych należy wskazać takie, jak:

- **Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym**[16].
- **Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski**[17].
- **Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 24 lutego 2006 r. w sprawie ustalania stanu przesyłek oraz postępowania reklamacyjnego**[18].

Ustawa o transporcie drogowym dotyczy m.in. odpowiedzialności za niewłaściwy załadunek, natomiast w Kodeksie morskim poruszono m.in. kwestie posługiwania się konosamentem oraz zwolnień przewoźnika z tytułu awarii wspólnej. Istotnymi elementami przytoczonego rozporządzenia są:

- wymagania odnośnie do protokołu reklamacyjnego z tytułu szkód w transporcie;
- termin na zajęcie stanowiska przez przewoźnika w sprawie reklamacji;
- założenie uznania reklamacji transportowej po upływie powyższego terminu.

Rozporządzenie jest aktem wykonawczym do ustawy Prawo przewozowe.

Umowa z przewoźnikiem i spedytorem

Dopiero na trzecim etapie należy brać pod uwagę tzw. wyraźną wolę stron, wyrażoną w umowie. Do umowy mogą mieć zastosowanie warunki ogólne jednej ze stron. W interesie zleceniodawcy jest, żeby były to ogólne warunki zakupu usług transportowych, opracowane

przez niego. Oczywiście, przewoźnicy starają się wprowadzić do umowy swoje ogólne warunki przewozu.

2.4.
Zwyczaje transportowe

Zwyczaje transportowe czy spedycyjne mają przy zawieraniu umowy duże znaczenie, nawet jeżeli strony na te zwyczaje się nie powołują lub w ogóle ich nie znają. I nie dotyczy to jedynie tzw. uzansów, czyli zwyczajów skodyfikowanych, o opublikowanej wykładni.

W sytuacji spornej, gdy sąd ustali, że problem nie został uregulowany jednoznacznie w przepisach obowiązującego prawa ani w umowie, bada, czy z okoliczności sprawy wynika, że strony wyłączyły zwyczaj handlowy. Zwyczaje mają bowiem charakter fakultatywny, co oznacza, że można je dowolnie w konkretnych okolicznościach zmieniać albo po prostu z danej sytuacji wyłączać.

Zwyczaje skodyfikowane przez Międzynarodową Izbę Handlową można znaleźć na stronie tej izby: www.iccwbo.org.

> Przy zawieraniu umów handlowych nie wystarczy ograniczyć się do rozpoznania uregulowań prawa bezwzględnie obowiązującego, ale warto także znać zwyczaje handlowe.

Zbiorem uzansów, które dotyczą tzw. bazy dostawy i związanej z nią gestii transportowej jest **Incoterms 2010** (ICC Publ. No. 715; Ed. VIII). Uzanse te weszły w życie dnia 1 stycznia 2011 r. Nie dotyczą one bezpośrednio przewoźnika, a regulują stosunki w zakresie obowiązku transportowego pomiędzy dwiema stronami umowy sprzedaży – sprzedawcą i kupującym. Incoterms 2010 dotyczą umów krajowych i zagranicznych, a także wszystkich gałęzi transportu. Dokładnie omówione zostaną w dalszej części książki. Nie jest to jedyny zbiór zwyczajów, który dotyczy bazy dostawy. Mniej popularne, ale stosowane w praktyce są RAFTD czy Combiterms 2011.

Interesującym zbiorem uzansów dotyczących transportu multimodalnego, wydanym przez ICC w Paryżu oraz UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) są **RMTD 481 – UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents** (ICC Publication No. 481). Zawierają one zwyczajową wykładnię posługiwania się specyficznymi dokumentami transportu multimodalnego. W tym przypadku jeden dokument przewozowy może być wydany na całą drogę przewozu, w ramach której następuje zmiana gałęzi transportu.

Załadowca w transporcie morskim powinien zwrócić uwagę na zbiór zwyczajów **Liner Terms**. Są to typowe zwyczaje, niekwalifikowane jako uzanse, w ramach których dokonuje się rozstrzygnięć dotyczących kosztów i obowiązków związanych z załadunkiem i wyładunkiem, a także sztauerką i trymerką w transporcie morskim. Zawierają one wykładnię takich skrótów, jak:

– FILO (*Free In Liner Out*),

– FIO (*Free In Out*),

– FIOS (*Free In Out Stowed*),

– FIOST (*Free In Out Stowed Trimmed*),

– FIOT (*Free In Out Trimmed*),

– FLT (*Full Liner Terms*),

– LIFO (*Liner In Free Out*).

Zawierając umowę ze spedytorem, który będzie pośredniczył w organizacji procesu transportowego, nie można pominąć zbioru uzansów, takich jak **OPWS 2010 – Ogólne Polskie Warunki Spedycyjne 2010**. Zostały one opracowane przez Polską Izbę Spedycji i Logistyki w Gdyni (PISiL) oraz przyjęte Uchwałą nr 35 Rady z dnia 11 października 2002 r., a następnie aprobowane Uchwałą Prezydium KIG dnia 23 kwietnia 2003 r. nr 59/15/2003 jako wersja OPWS 2002. Uzanse te zostały znowelizowane przez Polską Izbę Spedycji i Logistyki w 2010 r. Uchwałą nr 1/01/2010 z dnia 14 stycznia 2010 r.

Hierarchia uregulowań

Najistotniejsze z przytoczonych uregulowań prawnych i zwyczajowych zostaną dokładnie omówione w dalszej części książki. Celem powyższego zestawienia było natomiast wskazanie hierarchii tych aktów, co ma szczególne znaczenie w przypadku występowania sprzeczności pomiędzy nimi, a także odrębnych uregulowań w umowach.

> Należy pamiętać, że zgodnie z konwencjami przewozowymi nie dopuszcza się innego uregulowania odpowiedzialności przewoźnika wobec stron umowy z nim, niż ujęte w odpowiednich branżowo konwencjach czy prawie przewozowym. Zarówno konwencje, jak i ustawa Prawo przewozowe mają charakter bezwzględnie obowiązujący.

Ponadto trzeba właściwie dobrać hierarchię w zależności od tego, czy przewóz ma charakter krajowy, czy międzynarodowy.

Przewozy krajowe

Przy przewozach krajowych ustawa Prawo przewozowe ma pierwszeństwo, a konwencje przewozowe mają charakter posiłkowy, gdy coś nie jest uregulowane w tej ustawie.

Przewozy międzynarodowe

Przy przewozach międzynarodowych konwencje przewozowe mają pierwszeństwo, a ustawa Prawo przewozowe ma charakter posiłkowy, gdy coś nie jest uregulowane we właściwej branżowo konwencji.

W szczególności, w ustawie Prawo przewozowe spotykamy zapis, że „przepisy ustawy stosuje się do przewozów międzynarodowych, jeżeli umowa międzynarodowa nie stanowi inaczej” (art. 1, ust. 3).

Stosując jednak krajowe przepisy do przewozów międzynarodowych, właściwe wydaje się ustalenie, czy prawo polskie do takiego przewozu będzie miało zastosowanie. Jak każda umowa z partnerem zagranicznym, także umowa przewozu może podlegać prawu polskiemu, ale też może ona podlegać prawu obcemu i nie zawsze będzie to prawo siedziby przewoźnika. W tym przypadku istotne staje się, gdzie nastąpił załadunek i gdzie nastąpi wyładunek. Zagadnienia te przedstawiono w kolejnym podrozdziale.

2.5.
Prawo właściwe w umowach transportowych

Szczególnie ważną kwestią przy zawieraniu umów przewozu jest wybór prawa właściwego dla tych umów, w sytuacji gdy zleceniodawca i przewoźnik mają siedziby w różnych krajach, czyli w różnych uwarunkowaniach prawnych.

> Należy zaznaczyć, że jeżeli zleceniodawca oraz przewoźnik mają siedzibę w Polsce, do takiej umowy stosowane jest prawo polskie.

Prawem właściwym dla zobowiązań umownych w ramach stosunków z przewoźnikiem lub zleceniodawcą zagranicznym, gdy dochodzi do kolizji prawa, może być według wyboru stron umowy:

- prawo polskie,
- prawo kraju partnera (przewoźnika lub zleceniodawcy zagranicznego),
- prawo kraju trzeciego,
- prawo ponadnarodowe (UE – PECL lub ONZ – PICC).

Kwestie te reguluje **Rozporządzenie (WE) nr 593/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I)**[19].

Artykuł 3 rozporządzenia zawiera swobodę wyboru prawa. Stwierdza się w nim, że **umowa podlega prawu wybranemu przez strony**. Wybór prawa jest dokonany wyraźnie lub w sposób jednoznaczny wynika z postanowień umowy bądź okoliczności sprawy. Strony mogą dokonać wyboru prawa właściwego dla całej umowy lub tylko dla jej części. Strony mogą też w każdym czasie umówić się, że umowa podlega prawu innemu niż to, które dla tej umowy było uprzednio właściwe. Zmiana prawa właściwego dokonana przez strony po zawarciu umowy nie narusza ważności umowy.

W sytuacji, gdy strony nie wybrały prawa, a zaistniał spór pomiędzy nimi i zachodzi konieczność ustalenia, które prawo jest prawem właściwym, należy odwołać się do art. 5 rozporządzenia, który dotyczy bezpośrednio umowy przewozu. Stanowi on, że w zakresie, w jakim nie dokonano wyboru prawa właściwego dla umowy przewozu towarów zgodnie z art. 3, prawem właściwym dla takiej umowy jest **prawo państwa, w którym przewoźnik ma miejsce zwykłego pobytu**, pod warunkiem że w tym samym państwie znajduje się:

– miejsce przyjęcia towaru do przewozu lub

– miejsce dostawy lub

– miejsce zwykłego pobytu nadawcy.

Jeżeli warunki te nie są spełnione, stosuje się **prawo państwa, w którym znajduje się uzgodnione przez strony miejsce dostawy.**

W powyższy sposób ma obowiązek wybrać prawo sąd państwowy lub arbitraż, jeżeli strony zdecydowały się na ten tryb rozstrzygania sporów.

Rozdział 3

Zawieranie umów transportowych

3.1. Sposoby zawierania umów z przewoźnikami i spedytorami

Gestia transportowa

Gestia transportowa jest to wynikające z umowy prawo do zorganizowania transportu, połączone z obowiązkiem pokrycia jego kosztów. Zgodnie z przyjętą formułą handlową gestia może być zachowana w ręku sprzedającego, kupującego lub też podzielona pomiędzy nich. Zawierając kontrakt, partnerzy umowy powinni uzgodnić, który z nich i na jakim odcinku posiada gestię transportową. Partnerzy robią to zazwyczaj na podstawie terminów Incoterms 2010.

Dzięki posiadaniu gestii transportowej możliwe jest kontrolowanie procesu transportowego, a ponadto wykorzystanie własnego środka transportu czy zaangażowanie krajowego spedytora. Przejęcie gestii przez dostawcę nie musi oznaczać przejęcia ryzyka transportowego, co wynika przykładowo z baz dostawy grupy C, ustalonej według Incoterms 2010. Kupujący powinien mieć tego świadomość przy negocjowaniu tych kwestii. Szerzej omówiono ten problem w części poświęconej bazie dostawy.

> Zawierając kontrakt, partnerzy umowy powinni dokładnie uzgodnić, który z nich i na jakim odcinku posiada gestię transportową.

Strona posiadająca gestię transportową zawiera umowę przewozu z przewoźnikiem. Może w tym pośredniczyć spedytor i wówczas zleceniodawca zawiera umowę spedycyjną ze spedytorem o zorganizowanie procesu transportowego.

Na etapie zawierania umów z przewoźnikami i spedytorami pojawia się wiele pytań, na które próbuje znaleźć odpowiedź zleceniodawca. Najważniejsze z nich to:

– jakie prawa zleceniodawcy należy zabezpieczyć w umowie transportowej, a jakie w spedycyjnej?
– czy w transporcie i spedycji należy posługiwać się wyłącznie zleceniem?
– które ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika nie będą skuteczne pomimo uwzględnienia ich w umowie?

Zasady zawierania umów

Zanim przejdziemy do odpowiedzi na te pytania, należy wskazać podstawowe zasady zawierania umów, ze szczególnym uwzględnieniem umów o świadczenie usług, bo z tego typu umowami mają do czynienia w tym przypadku zarówno zleceniodawca, jak i przewoźnik oraz spedytor.

Umowa jest zgodnym oświadczeniem woli stron. W umowach przewozu występują najczęściej dwie strony – zleceniodawca usługi i jej wykonawca. Przy usłudze transportowej drugą stroną będzie przewoźnik, a przy usłudze spedycyjnej – spedytor.

Zgodnie z art. 60 Kodeksu cywilnego, z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w ustawie, wola osoby dokonującej czynności prawnej może być wyrażona przez każde zachowanie się tej osoby, które ujawnia jej wolę w sposób dostateczny. Zapis ten umożliwia uproszczenie zawierania umów w transporcie i spedycji. Umowa taka może mieć dowolną formę, także ustną. To jedynie w celach dowodowych wydaje się rozsądne sformalizowanie takiego procesu

do formy pisemnej, chociażby tzw. zlecenia transportowego czy zlecenia spedycyjnego.

Normalnie umowa może być zawarta poprzez:

- złożenie i akceptację oferty (ofertę może złożyć też kupujący);
- negocjacje;
- wygranie aukcji lub przetargu.

Wszystkie te sposoby można wykorzystać do celu zawierania umów przewozowych i spedycyjnych.

Ryzyka umowy przewozu

Umowa polega na zabezpieczeniu przez strony swoich interesów, z uwzględnieniem ryzyk. Poznanie takich ryzyk, przynajmniej najistotniejszych, przed zawarciem umowy należy więc do dobrych zachowań kupieckich.

Najczęstsze problemy dochodzone wobec przewoźnika przez zleceniodawcę to **reklamacje** z tytułu:

– uszkodzenia towaru,

– zaginięcia części towaru,

– zaginięcia całej partii towaru,

– niedotrzymania terminu dostawy.

Roszczenia mogą dotyczyć towaru lub kwestii handlowych. **Roszczenia towarowe** wynikają ze sposobu realizacji świadczenia towarowego, czyli przewozu towaru. Są to najczęściej:

- brak zgodności w zakresie jakości towaru (uszkodzenie, pogorszenie jakości);
- braki ilościowe;
- wady opakowania powstałe podczas transportu lub składowania;

- niedotrzymanie terminu dostawy.

Roszczenia handlowe wynikają z niezachowania innych warunków umownych. Są to najczęściej:

- niedotrzymanie ustaleń cenowych;
- nieprawidłowości w wystawieniu dokumentów;
- zastosowanie niewłaściwego transportu;
- opóźnienia w przekazaniu właściwych instrukcji.

Roszczenia handlowe kieruje zarówno zleceniodawca do przewoźnika czy spedytora, jak i te podmioty w stosunku do zleceniodawcy. Obie strony zazwyczaj dokonują właściwych zabezpieczeń w zawieranych umowach, odnośnie do ryzyk handlowych. Odpowiedzialność przewoźnika i spedytora w zakresie roszczeń towarowych jest natomiast dokładnie uregulowana w obowiązujących przepisach i inne uregulowanie tych kwestii w umowie może okazać się nieskuteczne.

Definicja umowy przewozu

Umowa przewozu jest to umowa polegająca na tym, że jedna z jej stron – przewoźnik zobowiązuje się do przewiezienia osób lub rzeczy w ramach działalności własnego przedsiębiorstwa, a druga strona – do zapłaty w zamian za to wynagrodzenia.

Podstawowym obowiązkiem przewoźnika jest przewiezienie przesyłki do miejsca przeznaczenia oraz jej wydanie osobie wskazanej w umowie jako odbiorca. Przesyłka powinna być wydana:

– w całości,

– w stanie niepogorszonym,

– we właściwym terminie.

Podstawowym obowiązkiem wysyłającego jest zapłacenie przewoźnego (frachtu) oraz innych należności. Do obowiązków

wysyłającego przy umowie o przewóz należy także dostarczenie przewoźnikowi przesyłki w określonym miejscu i czasie. Przesyłka powinna być dostarczona w należytym stanie zewnętrznym oraz w należytym opakowaniu.

Podstawowe prawa przysługujące wysyłającemu z tytułu umowy o przewóz to:

- możność żądania od przewoźnika wydania mu odpisu listu przewozowego lub innego poświadczenia przyjęcia przesyłki do przewozu jako dowodu zawarcia umowy;
- prawo do odstąpienia od umowy, jeżeli rozpoczęcie lub wykonanie przewozu zostało czasowo wstrzymane wskutek okoliczności zachodzących po stronie przewoźnika;
- prawo do zmiany umowy w czasie przewozu, czyli do dysponowania przesyłką, przy czym zakres tych uprawnień zależy od specyfiki danej gałęzi transportu oraz od konkretnych przepisów obowiązujących w tym zakresie.

Sposoby zawierania umowy przewozu

Odnosząc ogólne sposoby zawierania umów do umowy przewozu, można stwierdzić, że do takiej umowy może dojść poprzez:

- złożenie oferty i jej przyjęcie (umowa wielodokumentowa);
- negocjacje (umowa jednodokumentowa);
- przetarg (indywidualny lub poprzez platformę przetargową – giełdę transportową).

W ramach umów zawieranych w formie oferty zleceniodawca posługuje się bardzo często zleceniem transportowym. **Zlecenia transportowe** to w sensie prawnym oferta zakupu usług transportowych. Po jego potwierdzeniu dochodzi do zgodnego oświadczenia woli partnerów i umowa przewozu zostaje zawarta.

W określonych przypadkach, opisanych w dalszej części rozdziału, przyjęcie oferty może być milczące, czyli brak odpowiedzi ze strony przewoźnika spowoduje zawarcie umowy przewozu.

W praktyce transportowej spotyka się często określenia:

- **oferta frachtu** – na ofertę składaną przez świadczącego usługę transportową (przewoźnika);
- **oferta ładunku** – na ofertę składaną przez kupującego usługę transportową (zleceniodawcę).

Tak, jak w normalnej działalności handlowej, ofertę może złożyć każda ze stron. Wówczas druga strona ją akceptuje, odrzuca lub proponuje zmiany w tej propozycji.

Elementy przedmiotowo istotne umowy

Każda umowa musi posiadać tzw. elementy przedmiotowo istotne, bez których nie można jej uznać za kompletną. Elementami przedmiotowo istotnymi umowy przewozu są oznaczenia:

– **trasy przewozu** – oznaczenie jedynie punktu początkowego i końcowego,

– **wynagrodzenia przewoźnika** – czyli ceny usługi,

– **przedmiotu przewozu**.

Kwestie te reguluje art. 774 ustawy Kodeks cywilny, dotyczący przewozu rzeczy.

Zgodnie z Prawem przewozowym przewoźnik jest zwolniony z obowiązku zawarcia umowy przewozu:

- w okolicznościach uniemożliwiających przewóz, których przewoźnik nie mógł uniknąć ani zapobiec ich skutkom (siła wyższa);
- gdy klient nie zastosował się do przepisów przewozowych;

- ze względu na przedmiot przewozu, gdy przewoźnik nie miał możliwości wykonania umowy przy użyciu posiadanych środków i urządzeń transportowych (chodzi tutaj głównie o brak środków transportowych posiadających odpowiednią przestrzeń ładunkową).

Forma umowy przewozu

Prawo przewozowe, Kodeks cywilny i konwencje przewozowe (np. CMR) nie regulują formy, w jakiej powinna zostać zawarta umowa przewozu towarów. Najczęściej dochodzi do wymiany faksów lub e-maili. Na giełdach transportowych umowy zawierane są poprzez zapis negocjacji toczonych za pomocą komunikatorów. Czasami umowy takie zawierane są w formie ustnej przez telefon.

Zawieranie umowy przewozu w formie oferty (zlecenia transportowego)

Według art. 66 ustawy Kodeks cywilny oświadczenie drugiej stronie woli zawarcia umowy stanowi ofertę, jeżeli określa istotne postanowienia tej umowy. Chodzi tutaj o elementy przedmiotowo istotne, które wymieniono powyżej.

Zlecenie transportowe, jak wskazaliśmy wyżej, stanowi ofertę zakupu usługi transportowej i powinno zawierać elementy przedmiotowo istotne przyszłej umowy. Może ono także wskazywać termin ważności, czyli okres, w ciągu którego akceptacja zlecenia przez przewoźnika doprowadzi do umowy pomiędzy stronami. Gdy nie oznaczono terminu ważności, oferta (czyli też zlecenie):

- złożona w obecności drugiej strony albo za pomocą środka bezpośredniego porozumiewania się na odległość – wiąże w przypadku akceptacji niezwłocznej;

- złożona w inny sposób – do upływu terminu, w którym można było w zwykłym toku czynności otrzymać odpowiedź wysłaną bez nieuzasadnionego opóźnienia.

Zawarcie dowolnej umowy następuje zazwyczaj w ten sposób, że jedna strona (oferent) składa ofertę, a druga strona (oblat – adresat oferty) ją przyjmuje. Niezbędne jest więc współdziałanie obu stron umowy. Wyjątkiem od tej zasady jest sytuacja milczącej akceptacji oferty.

Milcząca akceptacja przy zawieraniu umów przewozu

Według art. 68 pkt 2 ustawy Kodeks cywilny, jeżeli przedsiębiorca otrzymał od osoby, z którą pozostaje w stałych stosunkach gospodarczych, ofertę zawarcia umowy w ramach swej działalności, brak niezwłocznej odpowiedzi poczytuje się za przyjęcie oferty.

Taka sytuacja polega na tym, że przewoźnik może otrzymać od zleceniodawcy, z którym pozostaje w stałych stosunkach gospodarczych, ofertę zawarcia umowy w ramach prowadzonej przez siebie działalności przewozowej. Ofertą taką będzie też zlecenie transportowe. Wówczas brak niezwłocznej odpowiedzi oznacza milczące przyjęcie przez niego tej oferty czy stanowiącego ofertę zlecenia transportowego. W efekcie, pomimo braku odpowiedzi, następuje zawarcie umowy przewozu wiążącej obie strony.

O stałych stosunkach gospodarczych można mówić jedynie wtedy, gdy uprzednio pomiędzy tymi stronami istniały już nawiązane wcześniej stałe kontakty, które doprowadziły do wytworzenia się zwyczajowego, stałego, uproszczonego trybu zawierania umów przewozu. Kwestie takie mogą być uregulowane w umowie ramowej, zawierającej zasady współpracy przy obsłudze transportowej danego przedsiębiorcy.

Generalnie chodzi o to, żeby czynność drugiej strony (tu najczęściej przewoźnika lub spedytora) była łatwa do przewidzenia, a do zawarcia umowy doszło wręcz rutynowo i automatycznie. Pojedyncze umowy przewozu, zawierane incydentalnie pomiędzy stronami, nie oznaczają automatycznie stałych stosunków gospodarczych.

Zawarcie umowy w drodze milczącej akceptacji może nastąpić jedynie w przypadku braku niezwłocznej odpowiedzi. Oznacza to brak nieuzasadnionego opóźnienia, a nie musi być to odpowiedź natychmiastowa. Kwestię tę zawsze należy interpretować pod kątem możliwości danego przedsiębiorcy. Wyznaczenie przewoźnikowi szczególnie krótkiego okresu, na przykład 30 minut, na odrzucenie zlecenia transportowego może zostać zinterpretowane nie jako termin niezwłoczny, lecz jako wymóg natychmiastowego zajęcia stanowiska. Przewoźnik musi być w stanie w tym terminie przeanalizować zaproponowane warunki umowy i sporządzić oraz wysłać pisemną odpowiedź na otrzymaną ofertę czy zlecenie, szczególnie w sytuacji, gdy nie godzi się na proponowane warunki lub nie posiada wolnego środka transportowego.

Odpowiedź na ofertę czy zlecenie transportowe ze zmianami

Zgodnie z art. 68 pkt 1 ustawy Kodeks cywilny w stosunkach pomiędzy przedsiębiorcami odpowiedź na ofertę z zastrzeżeniem zmian lub uzupełnień niezmieniających istotnych treści oferty poczytuje się za jej przyjęcie. W takim wypadku strony wiąże umowa o treści określonej w ofercie, z uwzględnieniem zastrzeżeń zawartych w odpowiedzi na nią. Przepisu tego paragrafu nie stosuje się jednak:

- jeżeli w treści oferty wskazano, że może ona być przyjęta jedynie bez zastrzeżeń, albo

- gdy oferent niezwłocznie sprzeciwił się włączeniu zastrzeżeń do umowy, albo
- gdy druga strona w odpowiedzi na ofertę uzależniła jej przyjęcie od zgody oferenta na włączenie zastrzeżeń do umowy, a zgody tej niezwłocznie nie otrzymała.

Oznacza to, że przewoźnik może odpowiedzieć na zlecenie transportowe, modyfikując jego warunki, ale nie zmieniając elementów przedmiotowo istotnych, jak miejsce załadunku i wyładunku, cena za usługę oraz towaru. Zmianie może natomiast ulec data załadunku lub wyładunku czy stosowany środek transportu. Przy braku niezwłocznej reakcji zleceniodawcy te zmienione przez przewoźnika elementy stanowią część umowy przewozu. Oczywiście, zleceniodawca może niezwłocznie nie wyrazić zgody na takie zmiany.

Istotną kwestią wiążącą się z problemem zawierania umów w drodze oferty jest także postanowienie art. 71 ustawy Kodeks cywilny. Według tego artykułu ogłoszenia, reklamy, cenniki i inne informacje, skierowane do ogółu lub do poszczególnych osób, poczytuje się w razie wątpliwości nie za ofertę, lecz za zaproszenie do zawarcia umowy. W związku z tym cennik przewoźnika na jego stronie www lub przesłany wcześniej zleceniodawcy nie stanowi oferty, jeżeli nie odwołano się do niego na etapie ofertowym. Znaczne, nieuzasadnione odstępstwa od takiego cennika mogą być jednak traktowane jako przejaw nieuczciwej konkurencji.

Zawieranie umowy przewozu w formie negocjacji

Zawierając umowę przewozu w formie negocjacji, strony podpisują najczęściej tzw. **umowę jednodokumentową**, pod którą widnieje podpis zleceniodawcy i przewoźnika. Zastosowanie ma tutaj art. 72 ustawy Kodeks cywilny, zgodnie z którym umowa taka zostaje zawarta, gdy strony dojdą do porozumienia co do wszystkich jej postanowień, jakie były przedmiotem negocjacji.

Należy zwrócić uwagę na fakt, że w sytuacji, gdy którakolwiek strona rozpoczęła lub prowadziła negocjacje z naruszeniem dobrych obyczajów, w szczególności bez zamiaru zawarcia umowy, jest obowiązana do naprawienia szkody, jaką druga strona poniosła przez to, że liczyła na zawarcie umowy. Czasami zdarza się bowiem, że negocjacje takie są rozpoczynane w celu badania rynku i cen, a nie w celu skorzystania z usługi transportowej.

Niejednokrotnie dochodzi do zastrzeżenia przez zleceniodawcę lub przewoźnika poufności przekazywanych informacji, dokumentów lub cen. Zgodnie z art. 72 pkt 1 ustawy Kodeks cywilny, jeżeli w toku negocjacji strona udostępniła informacje z zastrzeżeniem poufności, druga strona jest obowiązana do nieujawniania i nieprzekazywania ich innym osobom oraz do niewykorzystywania tych informacji do własnych celów, chyba że strony uzgodniły inaczej. W razie niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązków, o których mowa powyżej, uprawniony może żądać od drugiej strony naprawienia szkody albo wydania uzyskanych przez nią korzyści. Do tej sytuacji można też zastosować przepisy o tajemnicy przedsiębiorstwa czy przedsiębiorcy.

Zawieranie umowy przewozu w formie aukcji lub przetargu

Proces zawierania umowy przewozu w formie aukcji przedstawiono w podrozdziale 1.4, poświęconym giełdom transportowym. Tzw. giełdy transportowe czy frachtowe są w zasadzie portalami przetargowymi, w których biorą udział przypadkowi oferenci.

Zleceniodawca może też ogłosić klasyczny przetarg na usługi transportowe. Ma to miejsce przy wyborze przewoźnika, który będzie obsługiwał zleceniodawcę w dłuższym okresie. Z takim przewoźnikiem zostanie podpisana umowa ramowa.

W ramach przetargu dochodzi do składania ofert na podstawie wskazanych w nim ogólnych warunków. W celu rozstrzygnięcia

przetargu ogłaszający dokonuje otwarcia ofert i wyboru oferenta, który zaproponował najkorzystniejsze warunki. Są to najlepsze warunki cenowe lub największa liczba punktów, stawianych według ogłoszonego wcześniej klucza za najważniejsze elementy umowy, nie tylko cenę usługi.

Umowy przewozu zawierane faksem i e-mailem

Zawarcie umowy przewozu za pomocą faksu czy e-maila jest możliwe i często praktykowane. Wynika to z faktu, że prawo nie przewiduje dla takiej umowy jakiejś szczególnej formy.

> Jest dobrą praktyką kupiecką, aby po otrzymaniu zlecenia transportowego faksem lub e-mailem przewoźnik wysłał potwierdzenie gotowości do wykonania usługi transportowej tą samą drogą, którą otrzymał zlecenie.

Dochodzi wówczas do dwóch zgodnych oświadczeń woli i zawierana jest umowa przewozu. Czasami przewoźnik podpisuje i odsyła samo zlecenie, gdy jest w nim rubryka na takie potwierdzenie.

Powyższa procedura umożliwia skompletowanie dokumentacji do celów dowodowych przy ewentualnym sporze, także sądowym.

Omówione kwestie związane z zawieraniem umowy odnoszą się także do umowy spedycji. W tym przypadku będziemy mieli do czynienia najczęściej ze zleceniem spedycyjnym. Specyfikę takiego postępowania ujęto w części książki poświęconej współpracy ze spedytorem.

Umowa a list przewozowy

Listu przewozowego nie należy utożsamiać z umową przewozu. W liście takim mogą znaleźć się warunki przewozu, niemniej jest on jedynie potwierdzeniem zawarcia umowy przewozu, a nie samą umową. Warunki przewozu są też zazwyczaj elementem

konosamentu. **Konosament** jest dokumentem wartościowym, w porównaniu z listem przewozowym, niemniej także nie stanowi umowy. Zawsze postanowienia umowy będą miały pierwszeństwo przed warunkami ujętymi w liście przewozowym czy konosamencie.

Zgodnie z art. 780 ustawy Kodeks cywilny wystawienie listu przewozowego ma charakter fakultatywny. Obowiązek taki został co prawda przewidziany w ustawie Prawo przewozowe z 1984 r., niemniej zniosła go nowelizacja tej ustawy z 1994 r., która zobowiązywała nadawcę do dostarczenia przewoźnikowi informacji niezbędnych do prawidłowego wykonania przewozu albo w formie listu przewozowego, albo w inny przyjęty sposób.

> Przewoźnik nie ma zatem obowiązku wystawienia listu przewozowego. Niemniej dokument taki jest przy przewozie wskazany i najczęściej występuje. Umowa jest jednak ważniejsza od listu przewozowego, który ma drugorzędne znaczenie z punktu widzenia określenia warunków przewozu.

W przypadku gdy są inne dowody, z których wynikają postanowienia umowy przewozu, treść listu przewozowego nie będzie istotna. W wyroku z dnia 26 stycznia 2006 r. (sygn. V CSK 59/05) Sąd Najwyższy podkreślił, że list przewozowy „nie może stanowić podstawy do ustalania treści konkretnej umowy przewozu ani oceny poczynionych w niej określonych uzgodnień".

Zgodnie z art. 47 ustawy Prawo przewozowe dowodem zawarcia umowy przewozu jest list przewozowy, którym może być także przekaz elektroniczny, wydruk komputerowy lub inny dokument zawierający dane określone w Prawie przewozowym.

Tabela 3.1.
Wybrane postanowienia Prawa przewozowego w zakresie zawierania umowy przewozu

PRAWO PRZEWOZOWE		
Artykuł	**Ustęp**	**Brzmienie**

Art. 47	2.	Osobę, która oddaje przewoźnikowi przesyłkę do przewozu, uważa się za upoważnioną przez nadawcę do wykonywania wszelkich czynności związanych z zawarciem umowy przewozu.
	3.	Dowodem zawarcia umowy przewozu jest potwierdzony przez przewoźnika **list przewozowy**, którym może być także przekaz elektroniczny, wydruk komputerowy lub inny dokument zawierający dane określone w art. 38. Jeden egzemplarz dokumentu otrzymuje nadawca.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, tekst jednolity Dz. U. z 2015 r., poz. 915.

Wystawienie listu przewozowego jest niezbędne w dwóch przypadkach. Pierwszy to ten, gdy istnieje konieczność wpisania do listu przewozowego deklaracji wartości przesyłki zgodnie z art. 40 ustawy Prawo przewozowe. Kluczowe jest tu wpisanie do listu przewozowego deklaracji wartości – same ustalenia zawarte w umowie przewozu nie wystarczą.

Drugi przypadek to taki, gdy istnieje konieczność wpisania do listu przewozowego deklaracji wartości przesyłki lub specjalnego interesu w dostawie zgodnie z art. 24 i 26 Konwencji CMR. W tej sytuacji decydujące znaczenie ma zapis w liście przewozowym, a same ustalenia zawarte w umowie przewozu też nie wystarczą.

Tabela 3.2.
Wybrane postanowienia Kodeksu cywilnego w zakresie zawierania umowy przewozu

KODEKS CYWILNY		
Artykuł	**Paragraf**	**Brzmienie**
Art. 775		Przepisy tytułu niniejszego stosuje się do przewozu w zakresie poszczególnych rodzajów

		transportu tylko o tyle, o ile przewóz ten nie jest uregulowany odrębnymi przepisami.
Art. 779		Wysyłający powinien podać przewoźnikowi swój adres oraz adres odbiorcy, miejsce przeznaczenia, oznaczenie przesyłki według rodzaju, ilości oraz sposobu opakowania, jak również wartość rzeczy szczególnie cennych.
Art. 780	1.	Na żądanie przewoźnika wysyłający powinien wystawić list przewozowy zawierający dane wymienione w artykule poprzedzającym, a ponadto wszelkie inne istotne postanowienia umowy. Wysyłający ponosi skutki niedokładnego lub nieprawdziwego oświadczenia.
	2.	Wysyłający może żądać od przewoźnika wydania odpisu listu przewozowego albo innego poświadczenia przyjęcia przesyłki do przewozu.
Art. 783		Jeżeli rozpoczęcie lub dokonanie przewozu dozna czasowej przeszkody wskutek okoliczności dotyczącej przewoźnika, wysyłający może od umowy odstąpić, powinien jednak dać przewoźnikowi odpowiednie wynagrodzenie za dokonaną część przewozu w granicach tego, co na kosztach przewozu oszczędził. Nie wyłącza to roszczenia o naprawienie szkody, jeżeli przeszkoda była następstwem okoliczności, za które przewoźnik ponosi odpowiedzialność.
Art. 789	1.	Przewoźnik może oddać przesyłkę do przewozu innemu przewoźnikowi na całą przestrzeń przewozu lub jej część, jednakże ponosi odpowiedzialność za czynności dalszych przewoźników, jak za swoje własne czynności.
Art. 791	1.	Wskutek zapłaty należności przewoźnika i przyjęcia przesyłki bez zastrzeżeń wygasają wszelkie roszczenia przeciwko przewoźnikowi wynikające z umowy przewozu. Nie dotyczy to

		jednak roszczeń z tytułu niewidocznych uszkodzeń przesyłki, jeżeli odbiorca w ciągu tygodnia od chwili przyjęcia przesyłki zawiadomił o nich przewoźnika.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny, Dz. U. nr 16, poz. 93 z późn. zm.

Strony umowy przewozu precyzują swoje prawa i obowiązki w formie klauzul umownych. Zakres takich klauzul może być różny, ze względu na specyfikę poszczególnych umów. Każda umowa powinna zawierać klauzule z tzw. istotnymi elementami, bo świadczą one o ważności umowy. Jak wskazaliśmy, jest to przedmiot umowy (towar, zakres usługi), miejsce załadunku i wyładunku oraz cena, czyli wynagrodzenie przewoźnika. Przykładowe klauzule umowy przewozu zawarto w tabeli 3.3.

Tabela 3.3.
Przykładowe klauzule umowy przewozu

Lp.	Nazwa klauzuli	Przykład klauzuli
Dane formalne		
1	Nazwa umowy	*Umowa przewozu*
2	Data zawarcia Miejsce zawarcia Strony Osoby reprezentujące Określenie w dalszej części	*Zawarta (data)* *w (miejscowość) pomiędzy: (dane przedsiębiorcy), reprezentowanym przez (imię i nazwisko oraz stanowisko reprezentanta), zwanym dalej* ***Przewoźnikiem****, a (dane przedsiębiorcy), reprezentowanym przez (imię i nazwisko oraz stanowisko reprezentanta), zwanym dalej* ***Wysyłającym****.*

Elementy istotne		
3	Przedmiot Ładunek Miejsce załadunku i wyładunku	***§ 1*** *Wysyłający zleca,* *a Przewoźnik zobowiązuje się w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa* *do przewiezienia (określenie ładunku) z siedziby Wysyłającego do wskazanego przez niego miejsca znajdującego się na terenie (miejsce przeznaczenia).*
4	Cena – wynagrodzenie przewoźnika	***§ 2*** 1. Za przewóz, o którym mowa w § 1, Wysyłający zapłaci przewoźnikowi opłatę w kwocie … (słownie: …).
Pozostałe klauzule zasadnicze		
5	Sposób płatności Termin płatności	*2. Wymienioną w pkt. 1 opłatę Wysyłający uiści w terminie … od wystawienia przez Przewoźnika faktury na jego rachunek nr … w …*
6	Termin odbioru Termin dostawy	***§ 3*** *1. Przewoźnik dokona przewozu środkami transportu samochodowego przystosowanymi* *do właściwości przesyłki.* *2. Przewoźnik zobowiązuje się podstawić środek transportu w przeciągu …., licząc od dnia wezwania.* *3. Wezwanie może być dokonane telefonicznie,*

		faksem lub e-mailem. *4. Przewóz zostanie dokonany w terminie … od dnia wezwania.*
7	Załadunek i rozładunek	***§ 4*** *Obowiązek załadunku obciąża … a rozładunku …*
8	Ubezpieczenie	***§ 5*** *Koszty ubezpieczenia przesyłki ponosi …*
9	List przewozowy	***§ 6*** *Wysyłający zobowiązany jest do wydania Przewoźnikowi wypełnionego w sposób prawidłowy listu przewozowego najpóźniej w chwili zakończenia załadunku.*
Klauzule ogólne		
10	Ew. kara umowna	***§ 7*** *W przypadku opóźnienia w wykonaniu obowiązków określonych w § 3 pkt. 2 lub 4 Przewoźnik będzie zobowiązany do zapłaty na rzecz Wysyłającego kary umownej w wysokości … za każdy dzień opóźnienia.*
11	Prawo właściwe (dla przewozów zagranicznych)	***§ 8*** *Umowa podlega prawu polskiemu.*
12	Rozstrzyganie sporów (sąd państwowy/arbitraż)	***§ 9*** *Wszelkie spory z tytułu niniejszej umowy będą rozstrzygane przez sąd*

		właściwy dla siedziby Nadawcy.
13	Powołanie na Kodeks cywilny/Prawo przewozowe (dla przewozów krajowych)/konwencje przewozowe (dla przewozów zagranicznych)	***§ 10*** *W sprawach nieuregulowanych zastosowanie mają przepisy Konwencji … oraz ustaw Prawo przewozowe i Kodeks cywilny.*
14	Ew. odpowiedzialność przewoźnika: • za uszkodzenie/utratę przesyłki • za niedotrzymanie terminu dostawy	**§ 11** *Przewoźnik odpowiada za utratę lub uszkodzenie przesyłki do pełnej jej wartości, tj. do kwoty …*
15	Ew. zadeklarowanie przesyłek wartościowych/specjalnego interesu w dostawie	***§ 12*** *W sytuacji niedotrzymania terminu dostawy przez Przewoźnika, Wysyłający ma prawo dochodzić roszczeń przewyższających karę umowną, do pełnej wysokości szkody.*
16	Forma zmiany umowy	***§ 13*** *Dla ważności zmian niniejszej umowy wymagane jest zachowanie formy pisemnej.*
17	Wypowiedzenie umowy (dla umów ramowych)	
18	Egzemplarze umowy	***§ 14*** *Umowę sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, po jednym dla każdej ze stron.*

Zastrzeżenie: przytoczone klauzule mają charakter ilustrujący i nie stanowią propozycji do stosowania w umowach ze względu na specyfikę poszczególnych umów. Zakres klauzul ogólnych może być różny. Klauzule ogólne nie powinny popadać w sprzeczność z obowiązujący prawem, szczególnie w zakresie odpowiedzialności przewoźnika.

Źródło: opracowanie własne.

Zleceniodawca usługi transportowej może zwrócić się do wyspecjalizowanego spedytora w celu zorganizowania procesu transportowo-spedycyjnego lub może sam nawiązać kontakt z przewoźnikiem, zawierając umowę o przewóz. W drugim przypadku wszelkie obowiązki spedytora eksporter bierze na siebie, oszczędzając jednak prowizję z tytułu umowy spedycji.

3.2.
Umowy ramowe w transporcie i spedycji

Zleceniodawca usług transportowych, chcąc zapewnić sobie stałą obsługę transportowo-spedycyjną, decyduje się najczęściej na zawarcie z przewoźnikiem lub kilkoma przewoźnikami umowy ramowej. Umowę taką może także zawrzeć ze spedytorem. Wówczas dokonuje uregulowania ogólnych warunków współpracy z tymi podmiotami, co upraszcza zawieranie późniejszych umów na wykonanie konkretnego przewozu. Dalsze umowy zawierane są poprzez proste zlecenia transportowe czy zlecenia spedycyjne, w których nie istnieje konieczność uściślania warunków ogólnych, a jedynie należy powołać się na obowiązującą umowę ramową.

Umowa ramowa (ang. *master agreement*, *general agreement*) jest zgodnym oświadczeniem woli dwóch lub więcej stron w zakresie ogólnych warunków współpracy. Umowa ramowa nie jest umową nazwaną, to znaczy nie występuje w Kodeksie cywilnym, nie jest też uregulowana w innych przepisach prawnych (poza ustawą Prawo

zamówień publicznych), a została wykreowana jedynie przez praktykę gospodarczą. W związku z tym, że nie precyzuje ona zazwyczaj wszystkich istotnych elementów umowy, nie jest umową przewozu. Umowa ramowa przewiduje jedynie tryb ich doprecyzowania poprzez późniejsze uzgodnienia pomiędzy partnerami.

Skoro umowa ramowa nie spełnia kodeksowych wymogów dla umowy przewozu do momentu uzgodnienia warunków istotnych, wymagane jest dokonanie tych uzgodnień pomiędzy stronami na późniejszym etapie ich współpracy. Wykazuje ona pewne podobieństwa do umowy przedwstępnej. Podobnie jak umowa przedwstępna, polega na organizowaniu procesu zawierania umów w przyszłości.

> Umowa ramowa przystosowana jest do wielokrotnego zawierania określonego rodzaju umów względem niej wykonawczych. Ustala się w niej sposób zawierania umów wykonawczych i pewne elementy ich treści.

Definicja umowy ramowej pojawia się w Prawie zamówień publicznych. Umowa ramowa oznacza tam umowę zawartą między zamawiającym a jednym lub większą liczbą wykonawców, której celem jest ustalenie warunków dotyczących zamówień publicznych, jakie mogą zostać udzielone w danym okresie, w szczególności cen i – jeżeli zachodzi taka potrzeba – przewidywanych ilości.

Generalnie, podstawą zawierania umów ramowych jest tzw. swoboda umów w Prawie cywilnym. Właściwy tam zapis (art. 3531) brzmi: „strony zawierające umowę mogą ułożyć stosunek prawny według swego uznania, byleby jego treść lub cel nie sprzeciwiały się właściwości (naturze) stosunku, ustawie ani zasadom współżycia społecznego”.

Skoro umowa ramowa odpowiada roli ogólnych warunków przewozu (a w przypadku spedytora ogólnych warunków usług spedycyjnych) lub mówiąc w sposób uniwersalny – roli ogólnych warunków umowy, ukierunkowanych na współpracę z konkretnym przewoźnikiem lub

spedytorem, trzeba przypomnieć, że na warunki te (a zatem także na umowę ramową) należy powołać się w umowie (włączyć je do umowy). Tego typu powołanie znajduje się w umowie wykonawczej.

Umowa ramowa zawiera głównie tzw. elementy podmiotowo istotne (łac. *accidentalia negoti*). Są to elementy, które nie wpływają na istotę umowy, głównie wskazane w poprzednich podrozdziałach jako klauzule uzupełniające czy warunki ogólne. Umowa ramowa nie zawiera natomiast elementów przedmiotowo istotnych (łac. *essentialia negoti*), bez których czynność prawna danego typu nie mogłaby dojść do skutku i które ją indywidualizują pod względem prawnym, a inaczej mówiąc, określają typ danej umowy, tutaj – umowy przewozu. Dla umowy przewozu, jak już wskazywano, są to: przedmiot umowy (towar), miejsce załadunku i wyładunku oraz cena, czyli wynagrodzenie przewoźnika. W przypadku współpracy ze spedytorem przedmiot umowy jest zwykle rozszerzany o konkretny zakres świadczonych usług, a pozostałe elementy istotne pozostają bez zmian.

Funkcje umów ramowych

Wśród funkcji umów ramowych można wskazać:

- ustalenie woli wzajemnej współpracy pomiędzy stronami (długookresowa wizja współpracy);
- doprecyzowanie warunków zasadniczych umowy (szczególnie w zakresie przedmiotu umowy czy sposobu płatności wynagrodzenia przewoźnika lub spedytora);
- określenie warunków umowy na wypadek niewłaściwej jej realizacji i konieczności dochodzenia roszczeń (w zakresie kar umownych, arbitrażu lub sądu powszechnego, prawa właściwego, obowiązków w obszarze dokumentacji);
- wskazanie zasad zwalniania od odpowiedzialności umownej (w zakresie siły wyższej, wypowiedzenia umowy);

- określenie warunków uściślających umowę (uniemożliwiających różną interpretację warunków) w zakresie tekstu autentycznego czy wykładni zwyczajów handlowych.

Elementy umowy ramowej

Wśród elementów umowy ramowej można wskazać części główne i poszczególne klauzule umowne. Części główne to:

- elementy porządkowe,
- elementy zasadnicze,
- elementy uzupełniające,
- załączniki i umowy uzupełniające.

Przykładowe elementy umowy ramowej z przewoźnikiem, ze szczegółowym wskazaniem klauzul umownych, są podobne do elementów zawartych w tabeli zatytułowanej Przykładowe klauzule umowy przewozu. Należy jednak w tym przypadku pominąć tzw. istotne elementy umowy (w znaczeniu prawnym), czyli dokładne doprecyzowanie przedmiotu umowy, a ponadto miejsca załadunku i wyładunku oraz ceny (wynagrodzenia przewoźnika). Kwestie te dopracowywane są na dalszym etapie (poprzez umowy wykonawcze).

3.3.
Ogólne warunki przewozu

Znaczenie ogólnych warunków przewozu

Przy negocjowaniu ogólnych warunków przewozu (OWP) zadaniem zleceniodawcy czy przewoźnika jest włączenie tych warunków do umowy. Czasami sytuacja negocjacyjna wymaga zrobienia tego

w sposób delikatny, aby nie prowokować partnera do odrzucenia tych warunków w całości. Przy okazjonalnych przewozach spotyka się stanowisko przewoźnika mające na celu przeforsowanie swoich warunków ogólnych w całości, co wiąże się z tym, że zleceniodawca niezbyt często takie warunki posiada.

W związku z powyższym na uwagę zasługują zmiany w Prawie cywilnym, które dotyczą włączania warunków ogólnych do umowy. Do niedawna konieczne było włączenie do umowy załącznika z OWP, przy czym można było to zrobić w momencie zawierania umowy.

Zgodnie z ustawą o zmianie ustawy Kodeks cywilny[1] nowe brzmienie art. 384 jest następujące: „§ 1. Ustalony przez jedną ze stron wzorzec umowy, w szczególności ogólne warunki umów, wzór umowy, regulamin, wiąże drugą stronę, jeżeli został jej doręczony przed zawarciem umowy". Tak więc stwierdzenie „przy zawarciu umowy" zostało zastąpione zapisem „przed zawarciem umowy". Stwarza to inną sytuację prawną. Obecnie OWP należy udostępnić partnerowi wcześniej, a najlepiej jest to zrobić umieszczając tekst OWP na stronie internetowej przewoźnika lub zleceniodawcy albo przesyłając je partnerowi. W umowie należy oczywiście OWP przywołać, pisząc, że umowa podlega tym warunkom.

W paragrafie 2 art. 384 Kodeksu cywilnego zastrzega się, że „w razie gdy posługiwanie się wzorcem jest w stosunkach danego rodzaju zwyczajowo przyjęte, wiąże on także wtedy, gdy druga strona mogła się z łatwością dowiedzieć o jego treści. Jeżeli jedna ze stron posługuje się wzorcem umowy w postaci elektronicznej, powinna udostępnić go drugiej stronie przed zawarciem umowy w taki sposób, aby mogła ona wzorzec ten przechowywać i odtwarzać w zwykłym toku czynności".

Powyższe stwierdzenie oznacza, że partner musi mieć możliwość łatwego zapoznania się z brzmieniem OWP oraz ich dokładnego przeanalizowania. OWP należy więc udostępnić w języku zrozumiałym dla partnera, a wieszając je na stronie www, należy partnerowi podać dokładny adres internetowy, pod którym może je

znaleźć i ściągnąć. Najczęściej są one tam w zabezpieczonym formacie PDF.

Klauzule OWP mogą być w zasadzie takie same, jak klauzule uzupełniające umowy, omówione w części poświęconej elementom umowy. Najczęściej w zestawie tym znajdują się:

- Klauzule uniwersalne:
  - klauzula ważności umowy,
  - klauzula kar umownych ,
  - klauzula arbitrażowa,
  - klauzula siły wyższej,
  - klauzula postępowania reklamacyjnego,
  - klauzula rozwiązania umowy,
  - klauzula poufności,
  - klauzula zmian i uzupełnień.
- Klauzule specyficzne dla umów z przewoźnikiem lub zleceniodawcą zagranicznym:
  - klauzula prawa właściwego,
  - klauzula języka umowy.
- Klauzule inne.

W związku z tym, że najwięcej pułapek i niebezpieczeństw można umieścić w warunkach ogólnych, jeżeli warunki takie są narzucone przez partnera, druga strona powinna dokładnie je przeanalizować i zgłosić swoje zastrzeżenia. Niejednokrotnie dochodzi do impasu w negocjacjach pomiędzy stronami, bo uważają one, że do umowy powinny być dołączone albo OWP przewoźnika albo OWP zleceniodawcy (nazywane też ogólnymi warunkami zakupu usług przewozowych). W przypadku braku zdecydowanej przewagi negocjacyjnej trudno czasami przeforsować swoje warunki ogólne. Strony mogą jednak stworzyć wspólne warunki, biorąc do umowy

pewne zapisy z jednych warunków, a inne zapisy z drugich. Wymaga to od stron poświęcenia więcej czasu przy zawieraniu umowy, ale może się opłacić, bo na wypadek późniejszego sporu strony znacznie ograniczą ryzyko zgody na niekorzystne dla siebie zapisy.

Duże przedsiębiorstwa przewozowe, umieszczając swoje ogólne warunki na stronie www, na ogół wymagają ich zaakceptowania przy wypełnianiu zleceń transportowych na tych stronach. W przeciwnym przypadku program takiego zlecenia nie przyjmie.

3.4. Zabezpieczanie rozstrzygania spraw spornych

Pomimo tego, że kwestie reklamacji z tytułu ubytku lub uszkodzenia przesyłki, a także niedotrzymania terminu dostawy przez przewoźnika regulują właściwe przepisy (konwencje przewozowe oraz ustawa Prawo przewozowe), wydaje się właściwe ujęcie tych zapisów w umowie przewozu.

> Przewoźnik powinien pamiętać, że nie ma możliwości ograniczenia w umowie swojej odpowiedzialności, niemniej może ją rozszerzyć czy doprecyzować wiele kwestii.

W umowach spotyka się zawężanie limitów odpowiedzialności przewoźnika lub rozszerzanie zakresu zwolnień od odpowiedzialności. Zabiegi takie nie są skuteczne, ponieważ zarówno konwencje przewozowe, jak i ustawa Prawo przewozowe są aktami bezwzględnie obowiązującymi, które umową zmieniane być nie mogą.

Podobnie przy przewozach krajowych procedury zgłaszania reklamacji, a także właściwe terminy, zostały sformułowane w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Budownictwa w sprawie ustalania stanu przesyłek oraz postępowania reklamacyjnego[2]. Jako akt wykonawczy do Prawa przewozowego, rozporządzenie to

należy traktować także jako akt prawa bezwzględnie obowiązującego.

Zleceniodawca w umowie z przewoźnikiem może jednak doprecyzować procedurę weryfikacji stanu towaru oraz zgłaszania reklamacji z tytułu ubytków czy uszkodzeń. W szczególności może też przewidzieć procedury zgłaszania przewozu towarów wartościowych i deklarowania ich wartości, a także odpowiedzialności przewoźnika za nieprzestrzeganie takich procedur.

Inaczej sprawa wygląda przy współpracy ze spedytorem, który świadczy czyste usługi spedycyjne. Słowo „czyste" oznacza tutaj, że spedytor taki nie będzie występował w roli przewoźnika, bo wówczas odpowiada z tytułu ubytków i uszkodzeń, a także opóźnień, jako przewoźnik.

Kwestię odpowiedzialności spedytora regulują tzw. Ogólne Polskie Warunki Spedycyjne (OPWS 2010). Nie jest to akt prawa bezwzględnie obowiązujący, a jedynie uzans, czyli zwyczaj handlowy skodyfikowany przez Polską Izbę Spedycji i Logistyki w Gdyni. Izba ta zobowiązała swoich członków do stosowania tych uzansów. Niemniej, z prawnego punktu widzenia, zawsze umowa pomiędzy spedytorem a jego zleceniodawcą będzie miała znaczenie istotniejsze niż uzans. Zleceniodawcy powinni zatem uważać na zapisy takich umów odnośnie do reklamacji, bo mogą one odbiegać od zapisów OPWS 2010. Nie każdy spedytor jest też członkiem PISiL.

> Uzgodnienie w umowach spedycji zasad odpowiedzialności spedytora za uszkodzenie, ubytek czy opóźnienie wydaje się więc szczególnie istotne. Nawet stosując OPWS 2010 w tym zakresie, strony powinny powołać się na ten uzans.

Ponadto dochodzenie reklamacji nie ogranicza się jedynie do reklamacji towarowych. We wzajemnej współpracy pojawia się także wiele reklamacji handlowych, wynikających z nieprawidłowo wykonanej umowy w zakresie ustaleń cenowych czy pozacenowych. Tych kwestii żadne konwencje ani uzanse nie precyzują. Powinny

zrobić to strony w umowie. Mogą one także w takich sprawach odwołać się do zapisów Kodeksu cywilnego, jeżeli prawo polskie będzie tu prawem właściwym. Dotyczy to zarówno przewoźników, spedytorów, jak i ich zleceniodawców.

Wśród problemów związanych z reklamacjami handlowymi, które strony umowy przewozu czy umowy spedycji najczęściej regulują w formie zapisów umownych, można wymienić następujące:

- tryb postępowania w przypadku niedotrzymania ustaleń cenowych, czyli wynagrodzenia przewoźnika lub spedytora, co związane jest z naliczaniem odsetek, a także możliwością zastawu na posiadanym towarze;
- postępowanie i odpowiedzialność w przypadku wystąpienia nieprawidłowości w wystawieniu dokumentów, jeżeli wystawienie takie było obowiązkiem przewoźnika lub spedytora, a błędy w tym zakresie wywołały określoną szkodę po stronie zleceniodawcy;
- możliwość dochodzenia szkody wynikłej z zastosowania niewłaściwego transportu, jeżeli ustaleń w zakresie wymagań odnośnie do środka transportu dokonano w umowie, a nie dotrzymał ich przewoźnik lub spedytor;
- zasady odpowiedzialności za opóźnienie przekazania instrukcji, które miał przekazać przewoźnik lub spedytor, co najczęściej dotyczy instrukcji wysyłkowych, gdy ich brak we właściwym terminie doprowadził do opóźnienia załadunku, a w konsekwencji także opóźnienia przewozu;
- konsekwencje z tytułu niedotrzymania przez przewoźnika lub spedytora uzgodnień w zakresie poufności, które strony uzgodniły w umowie, jeżeli doprowadziło to do szkody po stronie zleceniodawcy;
- sposób interpretacji zjawiska siły wyższej, na którą bardzo często powołuje się przewoźnik lub spedytor w sytuacji, gdy nie wykona lub nieprawidłowo wykona umowę przewozu, a nie będzie to bezpośrednio od niego zależne (np. rozstrzygnięcie czy

w transporcie drogowym korki na drogach lub wypadek może być takim zwolnieniem od odpowiedzialności);

- zasady działań regresowych wobec przewoźnika lub spedytora w sytuacji poniesienia przez zleceniodawcę odpowiedzialności wobec strony trzeciej (np. funkcjonariuszy inspekcji drogowej, służb celnych lub policji), jeżeli odpowiedzialność ta wynikała z winy przewoźnika lub spedytora;
- konsekwencje niezachowania ustalonej formy zmian umowy (pisemnej), jeżeli zmiana taka doprowadziła do nieporozumień pomiędzy stronami, a w rezultacie do szkody.

W zakresie odpowiedzialności za szkodę strony mogą odwołać się do przepisów ogólnych prawa cywilnego, niemniej ze względu na specyfikę umów przewozu czy spedycji uszczegółowienie zasad takiej odpowiedzialności znacznie ułatwia proces reklamacyjny w tej kwestii, a także ewentualne dochodzenie dalszych sporów na drodze sądowej.

Szczegółowo problemy dochodzenia reklamacji towarowych zostały przedstawione w rozdziałach poświęconych tym problemom, w dalszej części książki.

Rozdział 4

Transport drogowy

4.1.
Procedury wysyłkowe w Prawie przewozowym

Najpopularniejszą gałęzią transportu jest transport drogowy. Większość dostaw krajowych ogranicza się wyłącznie do wykorzystania tej gałęzi. Podobnie jest w przypadku zakupu u dostawców z obszaru Unii Europejskiej. W przypadku zakupu z wykorzystaniem innych gałęzi transportu, transport drogowy jest na ogół częścią transportu kombinowanego (multimodalnego), bo towar jest dowożony do terminala przewoźnika morskiego, lotniczego, a często także kolejowego przy użyciu samochodu. Z tego powodu wypada dokładniej omówić właśnie tę gałąź transportu.

Transport drogowy zleceniodawca może wykorzystywać, posiadając gestię transportową, na odcinku krajowym i dodatkowo na odcinku zagranicznym. Jeżeli samochód z towarem przekracza granicę państwową, nawet bez odprawy celnej, jest to transport międzynarodowy. Ma to zasadnicze znaczenie dla ustalenia, jakim przepisom transport ten będzie podlegał.

Transport drogowy krajowy podlega przede wszystkim **ustawie Prawo przewozowe**. Konwencja CMR ma też tutaj zastosowanie, ale jako posiłkowa, czyli jeżeli coś nie zostanie uregulowane w Prawie przewozowym.

Transport drogowy międzynarodowy podlega przede wszystkim postanowieniom **Konwencji CMR**. W tym przypadku Prawo przewozowe ma charakter posiłkowy.

Powyższe stwierdzenia mają bardzo istotne znaczenie, bo Konwencja CMR zawiera limity odpowiedzialności przewoźnika za utracony lub uszkodzony towar i przy przewozie towaru wartościowego (ponad limity) należy to wpisać do listu przewozowego CMR. Prawo przewozowe w zasadzie takich limitów nie formułuje, ponieważ przewoźnik odpowiada maksymalnie do wartości fakturowej towaru.

Podstawowym aktem prawnym, regulującym kwestie przewozu towarów w transporcie krajowym jest **Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe**[1]. Dotyczy ona praktycznie jedynie przewozów drogowych i kolejowych. Z tego powodu jest ogólniejsza niż Konwencja CMR, niemniej przy przewozach krajowych – jak wskazano wcześniej – należy sięgnąć także do tej Konwencji, gdy jakaś kwestia w Prawie przewozowym nie została uregulowana lub została uregulowana ogólnie.

Tabela 4.1.
Wybrane postanowienia Prawa przewozowego w zakresie procedur wysyłkowych

PRAWO PRZEWOZOWE		
Artykuł	**Ustęp**	**Brzmienie**
Art. 48	1.	Przewoźnik może sprawdzić, czy przesyłka odpowiada oświadczeniom nadawcy zawartym w liście przewozowym oraz czy zachowane zostały przepisy dotyczące rzeczy dopuszczonych do przewozu na warunkach szczególnych.
	2.	Sprawdzenia dokonuje się w obecności nadawcy, a jeżeli wezwanie go nie jest możliwe albo gdy nie zgłosi się w wyznaczonym terminie, przewoźnik dokonuje sprawdzenia w obecności osób zaproszonych przez siebie do tej czynności.
	3.	Wynik sprawdzenia zamieszcza się w liście przewozowym albo dołączonym do niego protokole.
	4.	W razie stwierdzenia niezgodności oświadczeń zawartych w liście przewozowym ze stanem

		rzeczywistym przesyłki, koszty sprawdzenia obciążają przesyłkę.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, tekst jednolity Dz. U. z 2015 r., poz. 915.

Podwykonawcy

Niejednokrotnie przewoźnicy drogowi korzystają z podwykonawców. W gestii tych przewoźników leży dokładne zweryfikowanie wykonawcy – stwierdzenie, czy jest to firma rzetelna i wiarygodna.

Zgodnie z art. 5 Prawa przewozowego przewoźnik może powierzać wykonanie przewozu innym przewoźnikom na całej przestrzeni przewozu lub jej części, jednakże ponosi odpowiedzialność za ich czynności, jak za swoje własne.

Zwolnienie przewoźnika od obowiązku przewozu

Przewoźnik związany umową przewozu może zwolnić się od obowiązku przewozu, jeżeli zachodzą uniemożliwiające przewóz okoliczności, których nie mógł uniknąć ani zapobiec ich skutkom. Okoliczności takie można wiązać z pojęciem siły wyższej, które zostało omówione w rozdziale 12. Innym zwolnieniem może być niezastosowanie się klienta do przepisów przewozowych, co należy rozumieć szeroko, zarówno w zakresie przygotowania przesyłki, jak jej załadunku czy posłużenia się wymaganą dokumentacją. Ponadto jeżeli przewoźnik, ze względu na przedmiot przewozu, nie ma możliwości jego wykonania przy użyciu posiadanych środków i urządzeń transportowych, co okazało się w momencie postawienia towaru do załadunku, może także takiego przewozu odmówić.

Cenniki

Ważnym elementem umowy przewozu są ustalenia cenowe. Zgodnie z Prawem przewozowym przewoźnik jest obowiązany podać do publicznej wiadomości, w sposób zwyczajowo przyjęty, ustalone lub stosowane przez niego taryfy bądź cenniki. Obowiązek taki nie rozciąga się natomiast na system rabatów i upustów, które są negocjowane indywidualnie z klientami. Ceny formułowane są najczęściej za kilometr frachtu. Ważne staje się zatem ustalenie długości trasy. Przewoźnik może wieźć towar wybraną przez siebie trasą, niemniej do ustalenia frachtu powinien przyjąć drogę najkrótszą, dostępną dla danego rodzaju przewozu, na przykład samochodów o określonym ciężarze.

Przewoźnik powinien posiadać także komplet obowiązujących go przepisów przewozowych i ma obowiązek zapewniać zainteresowanym zleceniodawcom lub innym podmiotom bezpłatny wgląd do takich przepisów.

Dokument przewozu

Nadawca, zgodnie z art. 38 Prawa przewozowego, składa przewoźnikowi na przesyłkę towarową list przewozowy, a jeżeli przy danym rodzaju przewozu jest to powszechnie przyjęte – w inny sposób dostarcza informacji niezbędnych do prawidłowego wykonania przewozu. W liście przewozowym nadawca zamieszcza:

- nazwę i adres nadawcy, jego podpis oraz określenie placówki przewoźnika zawierającej umowę;
- miejsce przeznaczenia przesyłki oraz nazwę i adres odbiorcy;
- określenie rzeczy, masy, liczby sztuk przesyłki, sposobu opakowania i oznaczenia;
- inne wskazania i oświadczenia, wymagane albo dopuszczone zgodnie z przepisami ze względu na warunki danej umowy lub sposób rozliczeń.

Na uwagę zasługuje zatem fakt, że obowiązek dostarczenia takiego dokumentu przydzielono nadawcy. Może to leżeć w gestii spedytora, niemniej reprezentuje on wówczas nadawcę. Ponadto wśród elementów listu przewozowego nie pojawiają się jako obligatoryjne takie elementy, jak wartość przesyłki czy termin jej dostarczenia. W interesie nadawcy jest jednak wpisanie tam takich informacji, co jest bardzo ważne na etapie dochodzenia późniejszych reklamacji.

Odpowiedzialność za czynności

Odpowiedzialność za poszczególne czynności związane z procesem transportowym, jeżeli są one wymagane w przepisach szczególnych, kształtuje się według poniższego schematu:

- czynności wykonywane w miejscu nadania – załatwia nadawca;
- czynności wykonywane w czasie przewozu – leżą w gestii przewoźnika;
- czynności wykonywane w miejscu przeznaczenia – obciążają odbiorcę.

W szczególności czynności związane z załadunkiem, rozmieszczaniem i mocowaniem towaru, zabezpieczaniem oraz dokumentacją, występujące w momencie nadania, leżą zgodnie z tym postanowieniem po stronie nadawcy. Ma to także znaczenie przy późniejszych reklamacjach z tytułu uszkodzeń, wynikiem których był niewłaściwy załadunek czy mocowanie towaru. Spięcie towaru przez kierowcę pasami należy traktować jako dodatkowe zabezpieczenie i nie zwalnia to załadowcy z obowiązku zabezpieczenia towaru przed przemieszczaniem się podczas przewozu, na przykład przez zastosowanie materiałów wypełniających wolne przestrzenie.

Deklaracja wartości

Jeżeli wartość przewożonych rzeczy nie wynika z rachunku sprzedawcy lub dostawcy ani z obowiązującego cennika, nadawca może zadeklarować ich wartość w liście przewozowym (art. 40 ustawy Prawo przewozowe). Deklaracja ta nie odgrywa tak ważnej roli, jak przy przewozach międzynarodowych, ze względu na fakt, że przewoźnik odpowiada w zasadzie do limitu w wysokości ceny fakturowej lub cennikowej towaru, ale może być przydatna w wielu przypadkach. Przykładowo, niedostarczenie towaru odbiorcy może wiązać się ze znacznymi karami umownymi po stronie nadawcy. Dostarczenie towaru uszkodzonego może być równoznaczne z niedostarczeniem, kiedy towar nie nadaje się do użytku. W przypadku kradzieży towaru także nie zostanie on dostarczony. Deklaracja wartości towaru może zatem zawierać potencjalną szkodę, która z tego tytułu może wystąpić po stronie nadawcy. W tej sytuacji wartość towaru dla nadawcy (czyli wartość deklarowana) przekroczy wartość fakturową czy cennikową. Tego typu deklaracja, wpisana do listu przewozowego, będzie stanowiła podstawę domagania się wyższego odszkodowania ze strony przewoźnika.

Przekazanie towaru przewoźnikowi

Nadawca jest obowiązany oddać przewoźnikowi rzeczy w stanie umożliwiającym ich prawidłowy przewóz i wydanie bez ubytku i uszkodzenia. Rzeczy, które ze względu na ich właściwości wymagają opakowania, nadawca jest obowiązany oddać przewoźnikowi w opakowaniu określonym w przepisach, a przy ich braku – w opakowaniu zabezpieczającym towar w stopniu odpowiednim. W tej sytuacji powinien odwołać się do powszechnie stosowanego na rynku sposobu pakowania przez innych producentów lub firmy kurierskie bądź spedycyjne.

Przewoźnik może odmówić przyjęcia do przewozu rzeczy, których stan jest wadliwy lub opakowanie niedostateczne albo niemających wymaganego opakowania. Kwestie te zostały uregulowane w art. 42 Prawa przewozowego. Przewoźnik może ponadto uzależnić przyjęcie

do przewozu rzeczy, których opakowanie nie odpowiada warunkom wskazanym powyżej, a także nosi ślady uszkodzenia, od zamieszczenia przez nadawcę w liście przewozowym odpowiedniego oświadczenia o stanie przesyłki. Oświadczenie takie powinno być przez nadawcę podpisane.

Załadunek towaru

Jeżeli umowa lub przepis szczególny nie stanowią inaczej, czynności ładunkowe należą odpowiednio do obowiązków nadawcy albo odbiorcy. Nadawca, odbiorca lub inny podmiot wykonujący czynności ładunkowe jest obowiązany wykonać je w sposób zapewniający przewóz przesyłki towarowej zgodnie z przepisami ruchu drogowego, a w szczególności niepowodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, przekroczenia dopuszczalnej masy pojazdów lub przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi.

O ile niewłaściwie przeprowadzony załadunek, który doprowadził do uszkodzenia przesyłki, może być zwolnieniem przewoźnika od odpowiedzialności za to uszkodzenie, o tyle przekroczenie masy pojazdu czy dopuszczalnych nacisków osi powoduje odpowiedzialność przewoźnika wobec właściwych organów kontroli. Mogą one także ukarać załadowcę.

Kierowca, jako reprezentant przewoźnika w miejscu załadunku, powinien w tym załadunku uczestniczyć. Za niedopuszczalną należy uznać praktykę załadowców, którzy nie wpuszczają kierowców do magazynów, zasłaniając się przepisami bhp. Kierowca jest profesjonalistą w tym zakresie, a nie osobą postronną, przypadkową. Oczywiście, kierowca może być zobowiązany do nałożenia stroju ochronnego, zapewniającego czystość w magazynie czy wręcz zabezpieczającego go samego.

Weryfikacja oświadczeń nadawcy

Przewoźnik może sprawdzić, czy przesyłka odpowiada oświadczeniom nadawcy zawartym w liście przewozowym oraz czy zachowane zostały przepisy dotyczące rzeczy dopuszczonych do przewozu na warunkach szczególnych. Jako reprezentant przewoźnika dokonuje tego najczęściej kierowca, w miarę możliwości w obecności nadawcy. Wynik sprawdzenia zamieszcza w liście przewozowym albo dołączonym do niego protokole.

Powyżej zostały przedstawione wybrane procedury związane z wysyłką, które uwzględniono w Prawie przewozowym. Szczególnie ważne postanowienia Prawa przewozowego dotyczą wyładunku, sprawdzenia towaru przy wyładunku i zgłaszania oraz dochodzenia reklamacji z tytułu uszkodzenia, ubytku, utraty towaru czy niedotrzymania terminu dostawy. Kwestie te zostaną omówione w rozdziale 13, poświęconym reklamacjom w transporcie drogowym.

4.2.
Konwencja CMR

Głównym aktem prawnym regulującym kwestie transportu drogowego jest **Konwencja CMR o umowie międzynarodowego przewozu drogowego, sporządzona w Genewie dnia 19 maja 1956 r.**[2]

Konwencja CMR została zmodyfikowana **Protokołem do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), sporządzonym w Genewie dnia 5 lipca 1978 r.**[3]

Protokół Genewski wszedł w życie w Polsce dnia 21 lutego 2011 r. Dotyczy on zmiany limitów odpowiedzialności przewoźnika drogowego.

Konwencję CMR stosuje się do każdej umowy o zarobkowy przewóz drogowy towarów pojazdami, niezależnie od miejsca zamieszkania i przynależności państwowej stron, jeżeli miejsce przyjęcia przesyłki

do przewozu i miejsce przewidziane dla jej dostawy, stosownie do ich oznaczenia w umowie, znajdą się w dwóch różnych krajach, z których przynajmniej jeden jest krajem umawiającym się.

> Należy przypomnieć, że Konwencja CMR ma zastosowanie także w transporcie krajowym, jednak tutaj ma charakter posiłkowy, jako uzupełnienie Prawa przewozowego.

Konwencję CMR ratyfikowały następujące państwa: Austria, Belgia, Białoruś, Bośnia-Hercegowina, Bułgaria, Chorwacja, Dania, Estonia, Federacja Rosyjska, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Holandia, Irlandia, Jugosławia, Litwa, Luksemburg, Łotwa, Norwegia, Polska, Portugalia, Republika Czech, Republika Federalna Niemiec, Republika Mołdawii, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Szwajcaria, Szwecja, Tunezja, Ukraina (przystąpiła później), Węgry, Wielka Brytania, Włochy. Konwencja nie ma zastosowania do przewozów między Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii a Republiką Irlandzką.

Konwencja CMR składa się z następujących części:

- Rozdział I. Zakres stosowania;
- Rozdział II. Osoby, za które odpowiada przewoźnik;
- Rozdział III. Zawarcie i wykonanie umowy przewozu;
- Rozdział IV. Odpowiedzialność przewoźnika;
- Rozdział V. Reklamacje i roszczenia;
- Rozdział VI. Postanowienia dotyczące przewozu wykonywanego przez kolejnych przewoźników;
- Rozdział VII. Nieważność klauzul sprzecznych z Konwencją;
- Rozdział VIII. Postanowienia końcowe.

Jeżeli pojazd zawierający towary przewożony jest na części drogi morzem, koleją, śródlądową drogą wodną lub powietrzem bez przeładunku, Konwencję stosuje się mimo to do całości przewozu.

W miarę udowodnienia, że zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie dostawy towaru, które zdarzyło się w czasie przewozu innym rodzajem transportu niż drogowy, nie zostało spowodowane działaniem lub zaniechaniem ze strony przewoźnika drogowego, odpowiedzialność przewoźnika drogowego jest określona nie przez Konwencję CMR, lecz w sposób, według którego byłaby określona odpowiedzialność przewoźnika innego niż drogowy. Przy braku takich postanowień odpowiedzialność przewoźnika drogowego będzie jednak określona Konwencją CMR.

Zgodnie z art. 3 Konwencji CMR przewoźnik odpowiada, jak za swoje własne czynności i zaniedbania, za czynności i zaniedbania swoich pracowników i wszystkich innych osób, do których usług odwołuje się w celu wykonania przewozu.

Tabela 4.2.
Wybrane postanowienia Konwencji CMR w zakresie procedur wysyłkowych

KONWENCJA CMR		
Artykuł	**Ustęp**	**Brzmienie**
Art. 8	1.	Przy przyjęciu towaru przewoźnik jest obowiązany sprawdzić : a) dokładność danych listu przewozowego dotyczących ilości sztuk, jak również ich cech i numerów; b) widoczny stan towaru i jego opakowania.
	2.	Jeżeli przewoźnik nie ma możności sprawdzenia w wystarczający sposób ścisłości danych przewidzianych w ustępie 1 a) niniejszego artykułu, wpisuje do listu przewozu zastrzeżenia, które powinny być uzasadnione. Powinien on także uzasadnić wszelkie zastrzeżenia, jakie uczyni w przedmiocie widocznego stanu towaru i jego opakowania. Zastrzeżenia te nie wiążą nadawcy, jeżeli nie przyjął on ich wyraźnie w liście przewozowym.

	3.	Nadawca ma prawo żądać sprawdzenia przez przewoźnika wagi brutto albo inaczej wyrażonej ilości towaru. Może on także żądać sprawdzenia zawartości sztuk przesyłki. Przewoźnik może domagać się zapłacenia kosztów sprawdzenia. Wynik sprawdzenia wpisuje się do listu przewozowego.
Art. 9	2.	W braku uzasadnionych zastrzeżeń przewoźnika wpisanych do listu przewozowego, istnieje domniemanie, że towar i jego opakowanie były widoczne w dobrym stanie w chwili przyjęcia przez przewoźnika i że ilość sztuk, jak również ich cechy i numery były zgodne z oświadczeniami w liście przewozowym.
Art. 11	1.	W celu załatwienia formalności celnych lub innych, jakie należy wypełnić przed wydaniem towaru, nadawca powinien załączyć do listu przewozowego lub postawić do dyspozycji przewoźnika potrzebne dokumenty oraz udzielić mu wszelkich żądanych informacji.
	2	Przewoźnik nie jest obowiązany sprawdzać, czy te dokumenty i informacje są ścisłe i dostateczne. Nadawca odpowiada wobec przewoźnika za wszelkie szkody, które mogłyby wyniknąć wskutek braku, niedostateczności lub nieprawidłowości tych dokumentów i informacji, chyba że zachodzi wina ze strony przewoźnika.
	3.	Przewoźnik odpowiada jak komisant za zagubienie lub niewłaściwe użycie dokumentów wymienionych w liście przewozowym i dołączonych do niego lub wręczonych przewoźnikowi; jednakże odszkodowanie, które go obciąża, nie może przewyższyć odszkodowania, jakie należałoby się w razie zaginięcia towaru.

Art. 12	1.	Nadawca ma prawo rozporządzać towarem, a w szczególności zażądać od przewoźnika wstrzymania przewozu, zmiany miejsca przewidzianego dla wydania towaru albo też wydania go odbiorcy innemu niż wskazany w liście przewozowym.
	2.	To prawo wygasa z chwilą, kiedy drugi egzemplarz listu przewozowego został wydany odbiorcy lub kiedy ten ostatni skorzystał z prawa przewidzianego w art. 13, ust. 1; od tej chwili przewoźnik powinien stosować się do zaleceń odbiorcy.
	3.	Prawo do rozporządzenia towarem należy jednak do odbiorcy już od chwili wystawienia listu przewozowego, jeśli nadawca uczynił o tym wzmiankę w liście przewozowym.
Art. 14	1.	Jeżeli z jakiejkolwiek przyczyny wykonanie umowy przewozu na warunkach podanych w liście przewozowym jest lub staje się niemożliwe przed przybyciem towaru do miejsca przewidzianego dla jego wydania, przewoźnik jest obowiązany zażądać instrukcji od osoby uprawnionej do rozporządzenia towarem, zgodnie z art. 12.
	2.	Jeżeli jednak okoliczności pozwalają na wykonanie przewozu na warunkach różniących się od przewidzianych w liście przewozowym i jeżeli przewoźnik nie zdoła uzyskać w dostatecznie krótkim czasie instrukcji od osoby uprawnionej do rozporządzania towarem zgodnie z art. 12, powinien on podjąć środki, jakie wydają mu się najlepsze w interesie osoby uprawnionej do rozporządzania towarem.
Art. 15	1.	Jeżeli po przybyciu towaru do miejsca przeznaczenia okażą się przeszkody w jego wydaniu, przewoźnik powinien zażądać instrukcji od nadawcy. Jeżeli odbiorca odmawia przyjęcia towaru,

		nadawca ma prawo rozporządzać nim bez obowiązku przedstawienia pierwszego egzemplarza listu przewozowego.
Art. 16	1.	Przewoźnik ma prawo do zwrotu kosztów, spowodowanych zażądaniem przez niego instrukcji lub ich wykonaniem, o ile koszty te nie wynikły z jego winy.
	2.	W przypadkach przewidzianych w art. 14, ust. 1 i w art. 15 przewoźnik może bezzwłocznie wyładować towar na rachunek osoby uprawnionej; po tym wyładowaniu przewóz uważa się za ukończony. Przewoźnik bierze wówczas na siebie dozór towaru. Może on jednak powierzyć towar osobie trzeciej i wówczas odpowiada jedynie za rozsądny wybór tej osoby. Towar zostaje obciążony należnościami wynikającymi z listu przewozowego i wszystkimi innymi kosztami.
	3.	Przewoźnik może przystąpić do sprzedaży towaru, nie czekając na instrukcje osoby uprawnionej, jeżeli usprawiedliwia to właściwość psucia się lub stan towaru albo jeżeli koszty przechowywania towaru są niewspółmiernie wysokie w stosunku do jego wartości.W innych przypadkach może on również przystąpić do sprzedaży, jeżeli nie otrzyma w słusznym terminie od osoby uprawnionej przeciwnych instrukcji, których wykonanie mogłoby być słusznie wymagane.
	4.	Jeżeli towar został sprzedany w zastosowaniu niniejszego artykułu, kwota uzyskana ze sprzedaży powinna, być postawiona do dyspozycji osoby uprawnionej, po potrąceniu kosztów ciążących na towarze. Jeżeli koszty te są wyższe od kwoty uzyskanej ze sprzedaży, przewoźnik ma prawo do różnicy.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Konwencji CMR o umowie międzynarodowego przewozu drogowego, sporządzonej w Genewie dnia 19 maja 1956 r., Dz. U. z 1962 r., nr 49, poz. 238.

Odpowiedzialność przewoźnika na zasadzie ryzyka

Odpowiedzialność przewoźnika drogowego została sformułowana na zasadzie ryzyka. Oznacza to, że przewoźnik może nie być winnym uszkodzenia lub utraty towaru, niemniej przy braku możliwości dowiedzenia tego, ponosi za takie uszkodzenia lub utratę odpowiedzialność. Wykonuje po prostu zawód, który z takim ryzykiem się wiąże.

Kwestie te ujęto w art. 17 Konwencji CMR, w którym stwierdzono, że „przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpiło w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy".

Ważne stwierdzenie spotykamy także w art. 9 Konwencji CMR, że przy braku uzasadnionych zastrzeżeń przewoźnika wpisanych do listu przewozowego istnieje domniemanie, że towar i jego opakowanie były widoczne w dobrym stanie w chwili przyjęcia przez przewoźnika i że ilość sztuk, jak również ich cechy i numery były zgodne z oświadczeniami w liście przewozowym.

Wszelkie uwagi dotyczące towaru lub jego opakowania, które kierowca zauważy podczas załadunku, musi on wpisać do listu przewozowego. Oczywiście, wcześniej powinien dokonać bardzo dokładnych oględzin towaru.

Przekazanie przewoźnikowi dokumentów

W celu załatwienia formalności celnych lub innych, jakie należy wypełnić przed wydaniem towaru, nadawca powinien załączyć do listu przewozowego lub postawić do dyspozycji przewoźnika

potrzebne dokumenty oraz udzielić mu wszelkich żądanych informacji.

Przewoźnik nie jest obowiązany sprawdzać, czy te dokumenty i informacje są ścisłe i dostateczne. Nadawca odpowiada wobec przewoźnika za wszelkie szkody, które mogłyby wyniknąć wskutek braku, niedostateczności lub nieprawidłowości tych dokumentów.

Za zagubienie lub niewłaściwe użycie dokumentów wymienionych w liście przewozowym i dołączonych do niego lub wręczonych przewoźnikowi odpowiada jednak przewoźnik. Limit takiego odszkodowania nie może przewyższyć odszkodowania, jakie należałoby się w razie zaginięcia towaru.

Powyżej skupiono się na kwestiach związanych z procedurami załadunkowymi. W Konwencji CMR pojawiają się one w dużo mniejszym zakresie niż w Prawie przewozowym. Problemy dotyczące posługiwania się listem przewozowym CMR omówiono w kolejnym podrozdziale, a szczególnie rozbudowane w Konwencji CMR kwestie dochodzenia i załatwiania reklamacji w transporcie drogowym – w rozdziale 13.

4.3.
Dokumenty w transporcie drogowym

List przewozowy CMR

Międzynarodowy samochodowy list przewozowy CMR to dokument stosowany przy międzynarodowym transporcie towarów samochodami. Jest on dowodem zawarcia umowy o przewóz, stwierdzającym przyjęcie przez przewoźnika do przewozu określonej przesyłki na określonych warunkach i zobowiązującym go do dostarczenia jej do określonego odbiorcy w określonej miejscowości i kraju. List podpisuje w imieniu przewoźnika kierowca. Wystawiany

jest na postanowieniach Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów CMR.

List CMR składa się z 4 egzemplarzy dla: nadawcy, odbiorcy, przewoźnika i kontroli. Trzy pierwsze egzemplarze stanowią oryginał, a czwarty – kopię. List wypełnia nadawca lub spedytor międzynarodowy, najczęściej w języku angielskim. Prawo dysponowania przesyłką mają odbiorca lub nadawca.

List przewozowy CMR powinien zawierać określone dane, wymienione w Konwencji CMR (patrz tabela 4.3). Wśród bezwzględnie wymaganych informacji nie ma jednak wartości towaru i terminu jego dostawy. Tych danych nie musi być w liście przewozowym. Nadawca powinien być jednak zainteresowany ich umieszczeniem. Umożliwia to zapis w Konwencji CMR o danych opcjonalnych CMR. Strony mogą wnosić do listu przewozowego wszelkie inne dane, jakie uznają za potrzebne.

Tabela 4.3.
Wybrane postanowienia Konwencji CMR w zakresie listu przewozowego CMR

KONWENCJA CMR		
Artykuł	**Ustęp**	**Brzmienie**
Art. 5	1.	List przewozowy wystawia się w trzech oryginalnych egzemplarzach, podpisanych przez nadawcę i przez przewoźnika, przy czym podpisy te mogą być wydrukowane lub też zastąpione przez stemple nadawcy i przewoźnika. Pierwszy egzemplarz wręcza się nadawcy, drugi towarzyszy przesyłce, a trzeci zatrzymuje przewoźnik.
Art. 6	1.	List przewozowy powinien zawierać następujące dane : a) miejsce i datę jego wystawienia; b) nazwisko (nazwę) i adres nadawcy; c) nazwisko (nazwę) i adres przewoźnika;

		d) miejsce i datę przyjęcia towaru do przewozu oraz przewidziane miejsce jego wydania; e) nazwisko (nazwę) i adres odbiorcy; f) powszechnie używane określenie rodzaju towaru oraz sposób opakowania, a dla towarów niebezpiecznych ich ogólnie uznane określenie; g) ilość sztuk, ich cechy i numery; h) wagę brutto lub inaczej wyrażoną ilość towaru; i) koszty związane z przewozem (przewoźne, koszty dodatkowe, należności celne i inne koszty powstałe od chwili zawarcia umowy do chwili dostawy); j) instrukcje niezbędne dla załatwienia formalności celnych i innych; k) oświadczenie, że przewóz, bez względu na jakąkolwiek przeciwną klauzulę, podlega przepisom niniejszej Konwencji.
	2. 3.	W razie potrzeby list przewozowy powinien zawierać poza tym następujące dane : a) zakaz przeładunku; b) koszty, jakie nadawca przyjmuje na siebie; c) kwotę zaliczenia do pobrania przy wydaniu towaru; d) zadeklarowaną wartość towaru i sumę przedstawiającą interes specjalny w jego dostawie; e) instrukcje nadawcy dla przewoźnika dotyczące ubezpieczenia przesyłki; f) umówiony termin, w jakim ma być wykonany przewóz; g) wykaz dokumentów wręczonych przewoźnikowi. Strony mogą wnosić do listu przewozowego wszelkie inne dane, jakie uznają za potrzebne.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Konwencji CMR …, jw.

W Kodeksie cywilnym przyjęto, że wystawienie listu przewozowego ma charakter fakultatywny. Obowiązek wystawienia listu przewozowego przewidziany w poprzedniej ustawie Prawo przewozowe został zniesiony; w obecnej wersji zobowiązano nadawcę jedynie do dostarczenia przewoźnikowi informacji niezbędnych do prawidłowego wykonania przewozu albo w formie listu przewozowego, albo w inny przyjęty sposób. Przewoźnik nie ma zatem obowiązku wystawienia listu przewozowego, ale najczęściej tego dokonuje.

> Należy pamiętać, że umowa przewozu jest ważniejsza od listu przewozowego. List przewozowy ma co do zasady drugorzędne znaczenie z punktu widzenia określenia stron i warunków umowy przewozu. W każdym wypadku, gdy istnieją inne dowody, z których wynikają postanowienia umowy przewozu, treść listu przewozowego będzie bez znaczenia.

Pomimo tego, list przewozowy jest niezbędny w sytuacji deklaracji wartości przesyłki. W tym wypadku kluczowe jest wpisanie deklaracji wartości do listu przewozowego – same ustalenia zawarte w umowie przewozu nie wystarczą. Kwestia deklaracji wartości przesyłki, która znosi limity odpowiedzialności przewoźnika znajdujące się w Konwencji CMR, została wyjaśniona w rozdziale 13.

Podobnie list przewozowy jest niezbędny w przypadku deklaracji specjalnego interesu w dostawie towaru. Taka deklaracja też znosi limity odpowiedzialności przewoźnika znajdujące się w Konwencji CMR.

Karnet TIR

W celu uproszczenia trybu postępowania związanego z załatwianiem formalności celnych przy międzynarodowych przewozach samochodowych większość państw europejskich zawarła w 1970 r. porozumienie wprowadzające tzw. **karnety TIR**. Konwencja ta umożliwia dokonywanie międzynarodowych przewozów drogowych

towarów bez szczegółowej kontroli celnej w granicznych punktach przejściowych w relacjach pomiędzy państwami będącymi stronami Konwencji. Przewozy te są wykonywane pod zamknięciem celnym a kontrola następuje (o ile nie stwierdzi się na granicy naruszenia plomb) w miejscu załadunku i wyładunku.

4.4.
Umowa ADR

Umowa ADR określa zasady prowadzenia działalności w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych oraz organy i jednostki realizujące zadania związane z tym przewozem.

> Towarem niebezpiecznym w transporcie drogowym jest materiał lub przedmiot, który zgodnie z ADR nie jest dopuszczony do przewozu drogowego albo jest dopuszczony do takiego przewozu na warunkach określonych w tych przepisach.

Przewóz drogowy towarów niebezpiecznych to każde przemieszczenie towarów niebezpiecznych pojazdem po drodze publicznej lub po innych drogach ogólnodostępnych, z uwzględnieniem postojów wymaganych podczas tego przewozu oraz czynności związanych z tym przewozem.

Umowa ADR to **Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych ADR, sporządzona w Genewie dnia 30 września 1957 r.**[4] (w języku angielskim umowa ta ma brzmienie: *European **A**greement Concerning the International Carriage of **D**angerous Goods by **R**oad*, stąd skrót ADR).

Umowę ADR ratyfikowały: Albania, Austria, Azerbejdżan, Belgia, Białoruś, Bośnia i Hercegowina, Bułgaria, Chorwacja, Cypr, Czarnogóra, Dania, Estonia, Federacja Rosyjska, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Holandia, Irlandia, Kazachstan, Liechtenstein, Litwa, Luksemburg, Łotwa, Macedonia, Malta, Maroko, Mołdawia,

Niemcy, Norwegia, Polska, Portugalia, Republika Czeska, Rumunia, Serbia, Słowacja, Słowenia, Szwajcaria, Szwecja, Tunezja, Ukraina, Węgry, Wielka Brytania, Włochy.

ADR składa się z umowy właściwej oraz z załączników A i B, będących jej integralną częścią. Umowa właściwa określa stosunki prawne między uczestniczącymi państwami. Załączniki zawierają przepisy regulujące w szerokim zakresie warunki przewozu poszczególnych materiałów niebezpiecznych w międzynarodowym transporcie samochodowym. Załącznik A to **Przepisy ogólne i przepisy dotyczące materiałów i przedmiotów niebezpiecznych**. Załącznik B to **Przepisy dotyczące środków transportu i operacji transportowych**.

Krajowym aktem prawnym, który dotyczy przewozu drogowego towarów niebezpiecznych jest:

Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych[5]. Wdraża ona następujące dyrektywy UE:

- **Dyrektywę 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych w zakresie transportu drogowego**[6].
- **Dyrektywę 2010/35/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 czerwca 2010 r. w sprawie ciśnieniowych urządzeń transportowych**[7].
- **Dyrektywę Komisji 2010/61/UE z dnia 2 września 2010 r. dostosowującą po raz pierwszy do postępu naukowo-technicznego załączniki do dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych**[8].
- **Dyrektywę Rady 95/50/WE z dnia 6 października 1995 r. w sprawie ujednoliconych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych**[9].

Należy wspomnieć, że dyrektywa UE musi być transponowana do krajowego porządku prawnego za pomocą ustawy, która zachowuje

tzw. ducha dyrektywy. Niektóre dyrektywy muszą być przeniesione w sposób dosłowny.

Umowa ADR jest nowelizowana co dwa lata w roku nieparzystym. Od 1 stycznia danego roku obowiązuje nieobligatoryjnie (można stosować wersję poprzednią konwencji). Od 1 lipca obowiązuje zawsze obligatoryjnie.

Załącznik A do Umowy ADR zawiera:

- Część 1. Przepisy ogólne.
- Część 2. Klasyfikacja.
- Część 3. Wykaz towarów niebezpiecznych, przepisy szczególne oraz wyłączenia dotyczące towarów niebezpiecznych pakowanych w ilościach ograniczonych i wyłączonych.
- Część 4. Przepisy dotyczące stosowania opakowań i cystern.
- Część 5. Procedury nadawcze.
- Część 6. Wymagania dotyczące konstrukcji i badania opakowań, dużych pojemników do przewozu luzem (DPPL), dużych opakowań, cystern i kontenerów do przewozu luzem.
- Część 7. Przepisy dotyczące warunków przewozu, załadunku, rozładunku oraz manipulowania ładunkiem.

Załącznik A zawiera podział wszystkich produkowanych na świecie materiałów niebezpiecznych na 13 klas zagrożeń oraz szczegółową klasyfikację tych materiałów w poszczególnych klasach. Określono w nim ogólne i szczegółowe warunki opakowania pojedynczych materiałów, wymagania w zakresie oznakowania materiałów oraz warunki badań.

Zgodnie z ADR rozróżnia się następujące **klasy towarów niebezpiecznych**:

– Klasa 1. Materiały i przedmioty wybuchowe;

– Klasa 2. Gazy;

– Klasa 3. Materiały ciekłe zapalne;

– Klasa 4.1. Materiały stałe zapalne, materiały samoreaktywne i materiały wybuchowe stałe odczulone.

– Klasa 4.2. Materiały samozapalne.

– Klasa 4.3. Materiały wytwarzające w zetknięciu z wodą gazy palne.

– Klasa 5.1. Materiały utleniające.

– Klasa 5.2. Nadtlenki organiczne.

– Klasa 6.1. Materiały trujące.

– Klasa 6.2. Materiały zakaźne.

– Klasa 7. Materiały promieniotwórcze.

– Klasa 8. Materiały żrące.

– Klasa 9. Różne materiały i przedmioty niebezpieczne.

Każdej pozycji wykazu towarów w różnych klasach przyporządkowano numer UN.

Zgodnie z ADR towary niebezpieczne wyłączone z przewozu na podstawie załącznika A nie mogą być przyjęte do przewozu międzynarodowego. Przewozy międzynarodowe innych towarów niebezpiecznych są dozwolone, jeżeli spełnione są:

- warunki ustalone w załączniku A dla wymienionych w nim towarów, w szczególności w odniesieniu do ich opakowania i oznakowania, oraz
- warunki ustalone w załączniku B, w szczególności w odniesieniu do konstrukcji, wyposażenia i eksploatacji pojazdu służącego do przewozu towarów wymienionych.

Załącznik B zawiera:

- Część 8. Wymagania dotyczące załogi pojazdu, wyposażenia, postępowania i dokumentacji.
- Część 9. Wymagania dotyczące konstrukcji i dopuszczenia pojazdów.

W załączniku B określone są:

– warunki przewozu poszczególnych materiałów niebezpiecznych,

– warunki techniczne pojazdów samochodowych,

– warunki techniczne przyczep (naczep), cystern i kontenerów–cystern,

– warunki oznakowania pojazdów i dodatkowego ich wyposażenia,

– warunki załadunku i wyładunku poszczególnych materiałów,

– zakazy ładowania ładunku razem w jednym pojeździe,

– wymagania dotyczące osób uczestniczących w przewozie,

– niezbędna dokumentacja przy tych przewozach.

W Umowie ADR zawarto uregulowania m.in. dotyczące doradców ADR oraz tablic ADR.

Doradca ADR

Każde przedsiębiorstwo związane z transportem drogowym towarów niebezpiecznych (przewoźnik, firma odbierająca i wysyłająca towary niebezpieczne) zobowiązane jest do współpracy z doradcą ds. bezpieczeństwa (doradca ADR), którego zadaniem jest pomoc w realizacji wymagań nałożonych przez Konwencję, sporządzanie obowiązkowych sprawozdań rocznych dla wojewody oraz wprowadzanie odpowiednich procedur i instrukcji bezpieczeństwa.

Tablica ADR

Tablica ADR (pomarańczowa odblaskowa tablica informacyjna umieszczona na pojazdach przewożących substancje niebezpieczne) zawiera dwa numery rozpoznawcze przewożonej substancji, tj. numer rozpoznawczy niebezpieczeństwa – dwie lub trzy cyfry

(w liczniku) oraz numer rozpoznawczy materiału – cztery cyfry (w mianowniku).

Tablica z umieszczonymi na niej numerami rozpoznawczymi stosowana jest przy przewozach materiałów niebezpiecznych w cysternach lub luzem.

Przykładowe znaczenie numerów rozpoznawczych niebezpieczeństwa (licznik):

30 – ciecz zapalna (temp. zapłonu od 21ºC do 100ºC),

33 – ciecz łatwo zapalna (temp. zapłonu niższa od 21ºC).

Przykładowe znaczenie cyfr w numerze rozpoznawczym niebezpieczeństwa:

2 – emisja gazu spowodowana ciśnieniem lub reakcją chemiczną,

3 – zapalność cieczy (par) i gazów,

4 – zapalność materiałów stałych,

5 – działanie utleniające (podtrzymujące palenie),

6 – działanie trujące,

7 – działanie promieniotwórcze,

8 – działanie żrące,

9 – zagrożenie samorzutną i gwałtowną reakcją,

0 – brak dodatkowego zagrożenia.

Przykładowe znaczenie numeru rozpoznawczego materiału (mianownik):

202 – olej napędowy do silników ZS (węglowodory ciekłe o temperaturze zapłonu ponad 55 do 100°C),

1203 – benzyna (węglowodory ciekłe o temperaturze zapłonu niższej niż 21°C).

Ustawa o przewozie towarów niebezpiecznych

Ustawa określa zasady prowadzenia działalności w zakresie krajowego i międzynarodowego przewozu drogowego, koleją i żeglugą śródlądową towarów niebezpiecznych oraz organy i jednostki realizujące zadania związane z tym przewozem. Zakres obowiązywania ustawy wykracza zatem poza transport drogowy, podobnie jak Prawa przewozowego.

W ustawie uregulowano m.in. takie kwestie, jak:

- zaświadczenia ADR,
- szkolenia i kurs ADR,
- doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych,
- roczne sprawozdania,
- świadectwa dopuszczenia pojazdu ADR,
- ciśnieniowe urządzenia transportowe.

Zaświadczenie ADR to dokument potwierdzający ukończenie przez kierowcę kursu ADR i złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu dla kierowców wykonujących przewóz drogowy towarów niebezpiecznych.

Szkolenia i kurs ADR. Uczestnik przewozu towarów niebezpiecznych jest obowiązany przeszkolić osoby wykonujące czynności związane z przewozem drogowym. Szkolenie takie prowadzi osoba posiadająca świadectwo przeszkolenia doradcy w zakresie przewozu drogowego.

Do kierowania pojazdem przewożącym towary niebezpieczne w przewozie drogowym, w stosunku do którego ADR wymaga ukończenia przez jego kierowcę kursu ADR, jest uprawniona osoba posiadająca ważne zaświadczenie ADR. Kurs ADR może być początkowy lub doskonalący i kończy się egzaminem.

Zaświadczenie ADR jest wydawane na okres 5 lat, licząc od dnia złożenia egzaminu z wynikiem pozytywnym. W celu przedłużenia ważności zaświadczenia ADR kierowca jest obowiązany, w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności zaświadczenia ADR, ukończyć kurs doskonalący i złożyć z wynikiem pozytywnym egzamin.

Doradca do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych. Uczestnik przewozu towarów niebezpiecznych jest obowiązany wyznaczyć na swój koszt co najmniej jednego doradcę do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych, właściwego ze względu na zakres wykonywanego przewozu lub czynności z nim związanych, określonych odpowiednio w ADR.

Roczne sprawozdania. Uczestnik przewozu towarów niebezpiecznych jest obowiązany wysłać wojewódzkiemu inspektorowi transportu drogowego jeden egzemplarz rocznego sprawozdania z działalności tego uczestnika, w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz czynności z nim związanych, zwanego dalej „rocznym sprawozdaniem", w terminie do dnia 28 lutego każdego roku następującego po roku, którego dotyczy sprawozdanie.

Świadectwa dopuszczenia pojazdu ADR. Środki transportu przewożące towary niebezpieczne powinny być przystosowane, wyposażone i oznakowane zgodnie z ADR. Pojazdy, dla których ADR wymaga wydania świadectwa dopuszczenia pojazdu ADR, podlegają sprawdzeniu w zakresie spełniania dodatkowych wymagań technicznych, określonych w ADR, dotyczących wyposażenia lub przystosowania tych pojazdów do przewozu towarów niebezpiecznych.

Kontrola jest dokonywana przez:

- okręgowe stacje kontroli pojazdów;
- Transportowy Dozór Techniczny (cysterny).

W wyniku kontroli wydaje się świadectwo dopuszczenia pojazdu ADR.

Ciśnieniowe urządzenia transportowe podlegają:

- ocenie zgodności – w przypadku wprowadzanych do obrotu nowych ciśnieniowych urządzeń transportowych;
- ponownej ocenie zgodności;
- badaniom okresowym, pośrednim i nadzwyczajnym.

Powyższe informacje nie wyczerpują problemów poruszonych w umowie ADR i ustawie o przewozie towarów niebezpiecznych. Ich celem jest jednak ogólne zorientowanie Czytelnika w zakresie tych przepisów oraz ich strukturze.

Przewóz odpadów

Przewóz odpadów regulują inne akty niż Umowa ADR, niemniej są to też swego rodzaju towary niebezpieczne dla środowiska. Właściwe uregulowania spotykamy na szczeblu krajowym, jak i na szczeblu Unii Europejskiej.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie przemieszczania odpadów określa procedury i systemy kontroli w zakresie przemieszczania odpadów, w zależności od pochodzenia, przeznaczenia i trasy przemieszczania odpadów, rodzaju przesyłanych odpadów oraz przewidzianego trybu postępowania z odpadami w miejscu przeznaczenia.

Rozporządzenie ma zastosowanie do przemieszczania odpadów:

- pomiędzy Państwami Członkowskimi, na terytorium Wspólnoty lub z tranzytem przez państwa trzecie;
- przywożonych do Wspólnoty z państw trzecich;
- wywożonych ze Wspólnoty do państw trzecich;

- przewożonych w ramach tranzytu przez terytorium Wspólnoty, na trasie z oraz do państw trzecich.

W Polsce kwestie te reguluje ustawa o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów.

Transgraniczne przemieszczanie wielu kategorii odpadów winno następować w trybie procedury uprzedniego pisemnego zgłoszenia i zgody. Formułuje się także specjalne wymagania w zakresie środków transportu oraz dokumentów występujących w transporcie.

Problem ten wykracza poza zakres książki, w związku z tym został jedynie zasygnalizowany, a Czytelników odsyłamy do lektury wskazanych aktów prawnych, które mają charakter bezwzględnie obowiązujący.

Rozdział 5

Transport kolejowy

5.1. Procedury wysyłkowe w transporcie kolejowym

Transport kolejowy zleceniodawca może wykorzystywać, posiadając gestię transportową, na odcinku krajowym i dodatkowo na odcinku zagranicznym. Jeżeli wagon z towarem przekracza granicę państwową, nawet bez odprawy celnej, jest to transport międzynarodowy. Ma to zasadnicze znaczenie dla ustalenia, jakim przepisom transport ten będzie podlegał.

Transport kolejowy krajowy podlega przede wszystkim **ustawie Prawo przewozowe**. Konwencja COTIF ma też tutaj zastosowanie, ale jako posiłkowa, czyli jeżeli coś nie zostanie uregulowane w Prawie przewozowym.

Transport kolejowy międzynarodowy podlega przede wszystkim postanowieniom **Konwencji COTIF**, a czasami **Konwencji SMGS**. Prawo przewozowe ma w tym przypadku charakter posiłkowy.

Powyższe ma bardzo istotne znaczenie, bo Konwencja COTIF zawiera limity odpowiedzialności przewoźnika za utracony lub uszkodzony towar i przy przewozie towaru wartościowego (ponad limity) należy to wpisać do listu przewozowego CIM, wystawianego na bazie Konwencji COTIF. Prawo przewozowe w zasadzie takich limitów nie formułuje, bo maksymalnie przewoźnik odpowiada do wartości fakturowej towaru.

Podstawowym aktem prawnym regulującym kwestie przewozu towarów w transporcie krajowym jest **Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe**[1]. Dotyczy ona przewozów kolejowych, ale także przewozów drogowych. Z tego powodu jest ogólniejsza niż Konwencja COTIF, niemniej przy przewozach krajowych – jak wskazano wcześniej – należy sięgnąć także do tej Konwencji, gdy jakaś kwestia w Prawie przewozowym nie została uregulowana lub została uregulowana ogólnie.

Tabela 5.1.
Wybrane postanowienia Prawa przewozowego w zakresie procedur wysyłkowych

PRAWO PRZEWOZOWE		
Artykuł	**Ustęp**	**Brzmienie**
Art. 48	1.	Przewoźnik może sprawdzić, czy przesyłka odpowiada oświadczeniom nadawcy zawartym w liście przewozowym oraz czy zachowane zostały przepisy dotyczące rzeczy dopuszczonych do przewozu na warunkach szczególnych.
	2.	Sprawdzenia dokonuje się w obecności nadawcy, a jeżeli wezwanie go nie jest możliwe albo gdy nie zgłosi się w wyznaczonym terminie, przewoźnik dokonuje sprawdzenia w obecności osób zaproszonych przez siebie do tej czynności.
	3.	Wynik sprawdzenia zamieszcza się w liście przewozowym albo dołączonym do niego protokole.
	4.	W razie stwierdzenia niezgodności oświadczeń zawartych w liście przewozowym ze stanem rzeczywistym przesyłki koszty sprawdzenia obciążają przesyłkę.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, tekst jednolity Dz. U. z 2015 r., poz. 915.

Zgodnie z ustawą Prawo przewozowe obowiązek sprawdzenia oddanej do przewozu przesyłki spoczywa na przewoźniku. Powinien on tego dokonać w obecności nadawcy, wyznaczając mu termin, kiedy w takim sprawdzeniu mógłby uczestniczyć. Wynik sprawdzenia przewoźnik zamieszcza w liście przewozowym albo dołączonym do niego protokole. W przypadku przewozu koleją dopuszcza się zatem alternatywnie możliwość wnoszenia zastrzeżeń, zarówno do listu przewozowego, jak i do protokołu. W liście przewozowym powinno być jednak odniesienie do protokołu, bo protokół musi stanowić załącznik do listu.

Szczególnie ważne postanowienia Prawa przewozowego dotyczą procedur związanych z listem przewozowym, które przedstawiono w dalszym podrozdziale, a także procedur i terminów zgłaszania i załatwiania reklamacji – co zostało dokładnie omówione w rozdziale rozdziale 14.

Przy przewozach krajowych koleją istotne znaczenie mają także warunki ogólne umów z przewoźnikami kolejowymi. W związku z tym, że przewozu zasadniczej masy towarowej dokonuje na terenie Polski przewoźnik PKP Cargo S.A., w przypadku wykorzystania tego podmiotu należy dostosować się do takich warunków określonych w **Regulaminie sprzedaży usług przewozów towarowych przez PKP Cargo S.A.** oraz w **Regulaminie PKP Cargo S.A. o ładowaniu i zabezpieczaniu przesyłek towarowych**.

Oczywiście, PKP Cargo S.A. nie jest jedynym przewoźnikiem kolejowym prowadzącym działalność w Polsce, zastosowanie do takich przewozów mogą mieć zatem także regulaminy innych przewoźników. Przykładem może być **Regulamin przewozu przesyłek towarowych (RPT) DB Polska S.A.**

W kwestii procedur wysyłkowych, a w szczególności dotyczących ładowania towaru do wagonów, są one podobne. Stąd powyższe regulaminy przytoczono jako przykład.

5.2. Konwencje COTIF/CIM i SMGS

Kwestie międzynarodowego transportu kolejowego reguluje **Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami COTIF**, **sporządzona w Bernie dnia 9 maja 1980 r.**[2]

Konwencja ta dotyczy zarówno transportu osobowego, jak i towarowego, ale dla stron umowy przewozu w transporcie kolejowym najistotniejsza jest ta jej część, którą stanowi **Załącznik B. Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami CIM**[3].

W związku z powyższym w wielu umowach pojawia się powołanie na **Konwencję COTIF** lub **Konwencję COTIF/CIM**, stąd w książce będziemy używali tej drugiej nazwy. Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami CIM były do niedawna odrębną konwencją, nazywaną Konwencją CIM, na bazie której powstał list przewozowy CIM, używany powszechnie do dzisiaj jako podstawowy dokument przewozowy w transporcie kolejowym.

Konwencja COTIF/CIM ma zastosowanie do 39 państw w Europie, Azji i Afryce oraz przedsiębiorstw kolejowych w tych państwach. Organizacją nadzorującą stosowanie Konwencji jest OTIF, czyli Międzyrządowa Organizacja Międzynarodowych Przewozów Kolejami.

Konwencję stosuje się do każdej umowy o odpłatnym przewozie towarów kolejami, jeżeli miejsce przyjęcia towaru i przewidywane miejsce wydania towaru są położone w dwóch różnych państwach członkowskich, niezależnie od siedziby i przynależności państwowej uczestników umowy przewozu. Stosuje się ją również do umów o odpłatnym przewozie towarów kolejami, jeżeli miejsce przyjęcia towarów i przewidywane miejsce wydania są położone w dwóch różnych państwach, z których przynajmniej jedno jest państwem członkowskim, i jeżeli strony umowy uzgodnią, że umowa podlega konwencji.

Przy wysyłkach lub zakupach z wykorzystaniem transportu kolejowego, z krajów zza wschodniej granicy Polski, w szczególności

z Rosji, Białorusi, Ukrainy, a także Kazachstanu, Chin i Mongolii, zastosowanie ma inna konwencja, a mianowicie **Umowa o Międzynarodowej Kolejowej Komunikacji Towarowej (Umowa SMGS)**[4]. Wynika to z faktu, że wymienione kraje nie są członkami Konwencji COTIF/CIM. Umowa SMGS nazywana jest powszechnie **Konwencją SMGS**, stąd w książce będziemy używali tej nazwy.

Konwencja COTIF/CIM

W Konwencji COTIF/CIM pojawiają się nieco odmienne postanowienia w zakresie czynności przy załadunku i zawarciu umowy o przewóz niż w ustawie Prawo przewozowe. Należy pamiętać, że w zakresie przewozów międzynarodowych to właśnie ustalenia dokonane w Konwencji COTIF/CIM mają pierwszeństwo. Wynika z tego konieczność różnicowania procedur w odniesieniu do przewozów krajowych i przewozów międzynarodowych. Różnice te są niewielkie, dotyczą w zasadzie szczegółów. Największe z nich odnoszą się do reklamacji, co zostało omówione w dalszej części książki.

W transporcie kolejowym wymaga się sporządzenia listu przewozowego, ale jego brak nie powoduje nieważności umowy. W ramach Konwencji COTIF/CIM opracowano ujednolicony wzór takiego listu przewozowego dla przewozów międzynarodowych.

Tabela 5.2.
Wybrane postanowienia Konwencji COTIF/CIM w zakresie procedur przewozowych

KONWENCJA COTIF/CIM		
Artykuł	**Paragraf**	**Brzmienie**
Art. 6 CIM. Umowa przewozu	1.	Przez zawarcie umowy przewozu przewoźnik zobowiązuje się do odpłatnego przewiezienia towaru do

		miejsca przeznaczenia i dostarczenia go tam odbiorcy.
	2.	Umowę przewozu potwierdza się listem przewozowym zgodnym z ujednoliconym wzorem. Jednakże brak, nieprawidłowości lub utrata listu przewozowego nie powodują nieważności umowy przewozu, podlegającej w dalszym ciągu postanowieniom Przepisów Ujednoliconych.
Art. 10 CIM. Opłacanie należności przewozowych	1.	Jeżeli nadawca i przewoźnik nie uzgodnili inaczej, należności przewozowe (przewoźne, opłaty dodatkowe, należności celne i inne, powstałe począwszy od zawarcie umowy aż do wydania) płaci nadawca.
Art. 11 CIM. Sprawdzenie	1.	Przewoźnik ma prawo sprawdzić w każdym czasie, czy warunki przewozu zostały zachowane oraz czy przesyłka odpowiada informacjom wniesionym przez nadawcę do listu przewozowego. Jeżeli sprawdzenie dotyczy zawartości przesyłki, powinno ono być dokonane, w miarę możliwości, w obecności osoby uprawnionej; jeżeli nie jest to możliwe, przewoźnik dokonuje sprawdzenia w obecności powołanych przez siebie dwóch niezależnych świadków, o ile prawo i przepisy państwa, w którym odbywa się kontrola nie stanowią inaczej.
	2.	Jeżeli przesyłka nie odpowiada informacjom zamieszczonym w liście przewozowym lub jeżeli nie zostały zachowane przepisy dotyczące towarów

		dopuszczonych do przewozu warunkowo, wynik sprawdzenia należy wnieść do części listu przewozowego, która towarzyszy przesyłce, a w przypadku, gdy przewoźnik posiada jeszcze wtórnik listu przewozowego, to również do wtórnika. W takim przypadku należności powstałe z tytułu sprawdzenia obciążają towar, chyba że zostały uiszczone bezpośrednio.
	3.	Jeżeli nadawca dokonuje załadowania, ma prawo zażądać od przewoźnika sprawdzenia stanu towarów, jego opakowania, jak również zgodności informacji zamieszczonych w liście przewozowym, dotyczących ilości sztuk, ich cech i numerów oraz masy brutto lub ilości wskazanej w inny sposób. Przewoźnik jest obowiązany dokonać sprawdzenia tylko wtedy, gdy posiada do jego wykonania odpowiednie środki. Przewoźnik ma prawo żądać należności powstałych z tytułu sprawdzenia. Wynik sprawdzenia należy wnieść do listu przewozowego.
Art. 13 CIM. Załadowanie i wyładowanie towaru	1.	Nadawca i przewoźnik ustalają, do kogo należy załadowanie oraz wyładowanie towaru. W przypadku braku takiego ustalenia, załadowanie oraz wyładowanie sztuk przesyłki drobnej należy do przewoźnika, natomiast załadowanie przesyłek wagonowych należy do nadawcy, a ich wyładowanie, po wydaniu, do odbiorcy.

	2.	Jeżeli załadowania dokonuje nadawca, ponosi on odpowiedzialność za wszystkie następstwa wynikłe z wadliwego załadowania i jest on zobowiązany w szczególności wynagrodzić przewoźnikowi szkodę poniesioną z tego powodu. Na przewoźniku ciąży obowiązek udowodnienia wadliwości załadowania.
Art. 14. CIM Opakowanie		Nadawca ponosi odpowiedzialność w stosunku do przewoźnika za wszystkie straty, szkody i koszty wynikłe z braku lub wadliwości opakowania towarów, chyba że wadliwość była widoczna lub była znana przewoźnikowi w chwili przyjęcia towarów, a przewoźnik nie dokonał odpowiedniego zastrzeżenia.
Art. 16 CIM. Terminy dostawy	1.	Nadawca i przewoźnik uzgadniają termin dostawy. (…)
	2.	Z zastrzeżeniem (…) maksymalne terminy dostawy są następujące: a) dla przesyłek wagonowych: • termin odprawy ……. 12 godzin, • termin przewozu, za każde rozpoczęte 400 km ……. 24 godziny; b) dla przesyłek drobnych: • termin odprawy ……. 24 godziny, • termin przewozu, za każde rozpoczęte 200 km ……. 24 godziny. Odległości odnoszą się do uzgodnionej drogi przewozu, a jeżeli takiej brak – do najkrótszej możliwej drogi.

	4.	Bieg terminu dostawy zaczyna się po przyjęciu towaru do przewozu; jeżeli nie zachodzi wina przewoźnika, termin dostawy wydłuża się o czas zatrzymania. Termin dostawy zawiesza się w niedzielę i w określone ustawowo dni świąteczne.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami COTIF, sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r., Dz. U. z 1985 r., nr 34, poz. 158.

Załadunek, wyładunek i sprawdzenie stanu towaru

Przewoźnik ma prawo sprawdzić w każdym czasie, czy przesyłka odpowiada informacjom wniesionym przez nadawcę do listu przewozowego. Powinien zrobić to w obecności osoby uprawnionej, nadawcy lub odbiorcy.

Jeżeli przewoźnik ma zastrzeżenia do stanu lub ilości towaru, w tym także jego opakowania, wynik sprawdzenia wnosi do części listu przewozowego, która towarzyszy przesyłce, a jeśli przewoźnik posiada jeszcze wtórnik listu przewozowego, to również do wtórnika. W takim przypadku należności powstałe z tytułu sprawdzenia obciążają towar.

Nadawca i przewoźnik ustalają w umowie przewozu, do kogo należy załadowanie oraz wyładowanie towaru. W przypadku braku takiego ustalenia, załadowanie oraz wyładowanie sztuk przesyłki drobnej, niecałowagonowej, należy do przewoźnika, natomiast załadowanie przesyłek całowagonowych należy do nadawcy, a ich wyładowanie do odbiorcy.

Termin dostawy

W umowie przewozu nadawca i przewoźnik uzgadniają termin dostawy. Jeżeli takiego uzgodnienia nie dokonano, w Konwencji COTIF/CIM uwzględniono szczegółowo liczbę kilometrów, którą przesyłka musi pokonać w ciągu doby, żeby nie można było zarzucić przewoźnikowi opóźnienia w dostawie. Droga ta uzależniona jest od tego, czy przesyłka spełnia warunki przesyłki całowagonowej, czy nie. Jeżeli spełnia, to w ciągu doby powinna przejechać minimum 400 km, a jeżeli nie spełnia i jest przesyłką drobną – o połowę mniej. Jest to uzasadnione rozładunkiem częściowym wagonu po drodze. Także termin na odprawę wagonu ze stacji początkowej jest w tym przypadku różny – dla przesyłki całowagonowej wynosi 12 godzin, a dla niecałowagonowej (drobnej) 24 godziny. Wynika to z bardziej czasochłonnej odprawy wielu przesyłek w wagonie.

Szczególnie ważne postanowienia w Konwencji COTIF/CIM dotyczą procedur związanych z listem przewozowym, które omówiono w dalszym podrozdziale, a także procedur i terminów zgłaszania i załatwiania reklamacji – co zostało dokładnie omówione w rozdziale 14.

Konwencja SMGS

Konwencja SMGS obowiązuje od 1 listopada 1951 r., a dwie duże jej zmiany nastąpiły w latach 2008 i 2015. Członkami tej konwencji są ministerstwa właściwe do spraw kolei: Republiki Albanii, Azerbejdżańskiej Republiki, Republiki Białorusi, Republiki Bułgarii, Chińskiej Republiki Ludowej, Estońskiej Republiki, Gruzji, Islamskiej Republiki Iranu, Republiki Kazachstanu, Kirgiskiej Republiki, Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej, Litewskiej Republiki, Łotewskiej Republiki, Republiki Mołdawii, Mongolii, Rzeczypospolitej Polskiej, Federacji Rosyjskiej, Republiki Tadżykistanu, Turkmenistanu, Republiki Uzbekistanu, Ukrainy, Republiki Węgierskiej, Republiki Wietnamu.

Konwencja przewiduje, że w sytuacji gdy strony są jednocześnie uczestnikami innych umów międzynarodowych, ustanawiających

normy prawne dla umowy przewozu towarów transportem kolejowym, to przewozy między stacjami kolejowymi tych stron mogą być wykonywane na warunkach tych umów. Jest to odniesienie do Konwencji COTIF/CIM.

Tabela 5.3.
Wybrane postanowienia Konwencji SMGS w zakresie procedur przewozowych

KONWENCJA SMGS (2015)		
Artykuł	**Paragraf**	**Brzmienie**
Art. 14. Umowa przewozu	3.	Zawarcie umowy przewozu potwierdza list przewozowy.
	4.	Błędne lub nieprecyzyjne dane wpisane do listu przewozowego, a także zagubienie listu przewozowego przez przewoźnika nie mają wpływu zarówno na istnienie, jak i na ważność umowy przewozu.
	5.	Każdy przewoźnik kolejny, przyjmując do przewozu towar razem z listem przewozowym, przystępuje tym samym do umowy przewozu i przyjmuje na siebie wynikające z niej zobowiązania.
Art. 18. Opakowanie i oznakowanie	1.	Towary wymagające opakowania w celu zabezpieczenia ich podczas przewozu przed zaginięciem, uszkodzeniem, zepsuciem i obniżeniem jakości, w celu zabezpieczenia przed uszkodzeniem, zanieczyszczeniem środków transportu lub innych towarów, a także w celu uniknięcia spowodowania uszczerbku na zdrowiu ludzi, zwierząt, środowisku naturalnym i infrastrukturze kolejowej, powinny być nadawane do przewozu

		w opakowaniu odpowiadającemu tym wymogom.
	3.	Jeżeli podczas zewnętrznych oględzin opakowania towaru zgłoszonego do przewozu zostaną zauważone wady, które wywołują obawy braku możliwości przeładunku, zaginięcia, częściowego braku, uszkodzenia (zepsucia) towaru i środków transportu, przewoźnik odmawia przyjęcia towaru do przewozu lub przyjmuje go do przewozu na szczególnych warunkach umownych.
	4.	Nadawca ponosi odpowiedzialność za następstwa braku lub niewłaściwego stanu opakowania, a także za następstwa braku lub nieprawidłowego oznakowania, nalepek lub etykiet; w szczególności powinien wypłacić przewoźnikowi odszkodowanie za powstałą wskutek tego szkodę.
Art. 19. Załadunek towaru i ustalenie jego masy	3.	Podmiot dokonujący załadunku ponosi odpowiedzialność za określenie przydatności wagonów do przewozu konkretnego towaru, spełnienie wymogów technicznych dotyczących umieszczania i mocowania towarów w wagonach (…) oraz za wszystkie następstwa niewłaściwego załadunku.
Art. 24. Termin dostawy towaru	2.	Termin dostawy określa się, przyjmując za podstawę następujące normy: • dla kontenerów – 1 doba na każde rozpoczęte 150 km, • dla pozostałych przesyłek – 1 doba na każde rozpoczęte 200 km. (…)

	3.	Termin dostawy towaru wydłuża się o 1 dobę na czynności związane z nadaniem towaru. Termin dostawy towaru wydłuża się o 2 doby: • na każdy przeładunek towaru do wagonów innej szerokości toru, • na każde przestawianie wagonów, taboru toczącego się na własnych kołach na wózki innej szerokości toru, • w przypadku przewozu towarów w bezpośredniej międzynarodowej komunikacji kolejowo-promowej.
	5.	Bieg terminu dostawy towaru rozpoczyna się o godz. 0.00 dnia następującego po dniu zawarcia umowy przewozu i kończy się z chwilą przekazania odbiorcy zawiadomienia o przybyciu towaru, przy czym niepełną dobę przyjmuje się za pełną.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (Umowa SMGS) – wersja 2015.

Załadunek towaru

Zgodnie z Konwencją SMGS załadowca ponosi odpowiedzialność za określenie przydatności wagonów do przewozu konkretnego towaru. Jest to szczególnie istotne w sytuacji, gdy towar wymaga specjalnych wagonów. Wymóg ten zobowiązuje załadowcę jedynie do określenia jego potrzeb w tym zakresie, natomiast spełnienie tych potrzeb leży w gestii przewoźnika. Jeżeli wagon będzie wadliwy bądź wada taka nastąpi podczas podróży – odpowiedzialność z tego tytułu leży po stronie przewoźnika, jeżeli on dostarczył wagon. Czasami jednak, przy przesyłkach całowagonowych, przewóz odbywa się w wagonach załadowcy lub przez niego dzierżawionych

od podmiotu trzeciego. Wówczas za wagon odpowiada załadowca. Każda ze stron ma oczywiście prawo regresu, czyli dochodzenia roszczeń od takiego podmiotu trzeciego, po wykazaniu jego winy.

Załadowca odpowiada też za spełnienie wymogów technicznych dotyczących umieszczania i mocowania towarów w wagonach oraz za wszystkie następstwa niewłaściwego załadunku.

Termin dostawy towaru

Jeżeli nadawca i przewoźnik nie uzgodnili inaczej, termin dostawy określa się na całą drogę przewozu i nie powinien on przekraczać terminu wyliczonego na podstawie następujących norm:

- dla kontenerów – 1 doba na każde rozpoczęte 150 km;
- dla pozostałych przesyłek – 1 doba na każde rozpoczęte 200 km.

Normy te nie dotyczą m.in. towarów przewożonych z ograniczeniem prędkości ruchu oraz towarów ponadgabarytowych.

Termin dostawy towaru wydłuża się o 1 dobę na czynności związane z nadaniem towaru. Termin dostawy towaru wydłuża się natomiast o 2 doby na każdy przeładunek towaru do wagonów innej szerokości toru oraz na każde przestawianie wagonów, taboru toczącego się na własnych kołach na wózki innej szerokości toru. Warunki te mają zastosowanie przy wysyłce towaru za wschodnią granicę Polski.

> Generalnie zwalnia przewoźnika od odpowiedzialności sytuacja, gdy termin dostawy towaru przedłużył się o czas zatrzymania na drodze przewozu z przyczyn od niego niezależnych.

Szczególnie ważne postanowienia w Konwencji SMGS dotyczą procedur związanych z listem przewozowym, które omówiono w dalszym podrozdziale, a także procedur i terminów zgłaszania i załatwiania reklamacji – co zostało dokładnie omówione w rozdziale 14. Planowane jest przyjęcie konwencji o międzynarodowym ruchu kolejowym. Konwencja SMGS ma stać się jej załącznikiem.

5.3.
Dokumenty w transporcie kolejowym

Dokumentem przewozowym w transporcie kolejowym jest list przewozowy. W większości przypadków jest to **międzynarodowy kolejowy list przewozowy CIM**. Przy przewozach objętych Konwencją SMGS jest to **międzynarodowy kolejowy list przewozowy SMGS.** W tym obszarze spotyka się stosowanie listu CIM na podstawie dwustronnych uzgodnień (np. niektóre szlaki kolejowe z Ukrainą) lub dokumentu wspólnego **międzynarodowego kolejowego listu przewozowego CIM/SMGS.**

Międzynarodowy kolejowy list przewozowy CIM

Umowę przewozu potwierdza się listem przewozowym zgodnym z ujednoliconym wzorem. Ujednolicone wzory listów przewozowych są ustalane przez międzynarodowe stowarzyszenia przewoźników, w porozumieniu z międzynarodowymi stowarzyszeniami klientów i właściwymi organami celnymi państw członkowskich Konwencji COTIF/CIM, a także z każdą międzyrządową regionalną organizacją integracji gospodarczej, posiadającą kompetencje w stanowieniu własnego prawa celnego.

Konwencja COTIF/CIM nie zawiera więc wzoru międzynarodowego kolejowego listu przewozowego CIM. Zawiera ona natomiast wykaz danych, które taki list powinien obejmować.

Międzynarodowy kolejowy list przewozowy CIM sporządzany jest najczęściej w pięciu egzemplarzach:

- oryginał przeznaczony jest dla odbiorcy przesyłki;
- ceduła przewozowa towarzyszy przesyłce i przeznaczona jest dla stacji przeznaczenia;

- poświadczenie odbioru towarzyszy przesyłce do stacji przeznaczenia i stanowi dokument rozliczeniowy miedzy zarządami kolei biorących udział w przewozie;
- wtórnik przeznaczony jest dla nadawcy przesyłki;
- poświadczenie wysłania przeznaczone jest dla stacji nadania.

Czasami można spotkać takie nazwy egzemplarzy listu przewozowego, jak pierwopis ceduły czy grzbiet, co wynika z braku ostatecznie ujednoliconego nazewnictwa. Istnieje też możliwość zastosowania dodatkowych egzemplarzy.

Spotyka się także listy na formularzach, które po właściwym zakreśleniu mogą stanowić list przewozowy CIM lub CUV (dla pustych wagonów). Taki dokument nazywa się czasami listem przewozowym CIM/CUV. Są także egzemplarze listu przewozowego CIM dla transportu kombinowanego.

Zasadnicze pola listu przewozowego wypełnia zazwyczaj nadawca. Może go w tym zakresie wyręczyć spedytor, na podstawie umowy spedycyjnej. W przypadku transportu kombinowanego wypełnia je na ogół operator. Pozostałe pola wypełnia przewoźnik.

Obecnie przewoźnicy posługują się głównie elektroniczną formą listu przewozowego CIM lub listu przewozowego CIM dla transportu kombinowanego. Do wypełnienia tych dokumentów stosuje się właściwe programy z odpowiednimi kodami. Przewoźnicy kolejowi udostępniają instrukcje dotyczące wypełniania tego typu dokumentów. Instrukcje takie mogą być też częścią odpowiednich programów komputerowych.

Zgodnie z Konwencją COTIF/CIM list przewozowy wraz z jego wtórnikiem może być sporządzony w postaci elektronicznego zapisu danych, które mogą być przekształcone w formę pisemną. Sposób rejestracji i przetwarzania danych powinien być równoważny z funkcjonalnego punktu widzenia, w szczególności w zakresie mocy dowodowej listu przewozowego określanego przez te dane.

Tabela 5.4.

Wybrane postanowienia Konwencji COTIF/CIM w zakresie listu przewozowego CIM

KONWENCJA COTIF/CIM		
Artykuł	**Paragraf**	**Brzmienie**
Art. 7 CIM. Treść listu przewozowego	1.	List przewozowy powinien zawierać: a) miejsce i datę wystawienia, b) nazwę i adres nadawcy, c) nazwę i adres przewoźnika, który zawarł umowę przewozu, d) nazwę i adres osoby, której towar został rzeczywiście dostarczony, jeżeli nie jest ona przewoźnikiem, o którym mowa w lit. c, e) miejsce i datę przyjęcia towaru, f) miejsce wydania, g) nazwę i adres odbiorcy, h) oznaczenie rodzaju towaru i sposobu opakowania, a w przypadku towarów niebezpiecznych – oznaczenie zgodne z Regulaminem międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), i) ilość sztuk, specjalne oznaczenia i numery

			niezbędne do identyfikacji przesyłek drobnych niezajmujących całego wagonu, j) numer wagonu w przypadku przewozu przesyłek wagonowych, k) numer wagonu kolejowego toczącego się na własnych kołach, jeżeli został nadany do przewozu jako towar, l) ponadto, w przypadku jednostek transportu intermodalnego, kategorię, numer lub inne cechy konieczne do ich identyfikacji, m) masę brutto towaru lub ilość towaru wyrażoną w inny sposób, n) szczegółowy wykaz dokumentów wymaganych przez władze celne lub inne władze administracyjne, które są załączone do listu przewozowego lub zostały przekazane przewoźnikowi i znajdują się w biurze należycie wyznaczonej władzy lub innego organu wyznaczonego w umowie przewozu,

		o) należności przewozowe (przewoźne, opłaty dodatkowe, należności celne i inne, powstałe począwszy od zawarcia umowy aż do wydania), jeżeli podlegają zapłacie przez odbiorcę lub jakąkolwiek wskazówkę stwierdzającą, że należności opłaca odbiorca, p) wskazanie, że pomimo zawarcia w umowie jakiegokolwiek odmiennego postanowienia, przewóz podlega niniejszym Przepisom ujednoliconym.
2.	W razie potrzeby list przewozowy powinien zawierać ponadto: a) w przypadku przewozu przez kolejnych przewoźników – oznaczenie przewoźnika zobowiązanego do dostarczenia towaru, jeżeli wyraził on na to zgodę,	

	b) należności przewozowe, które opłaca nadawca, c) kwotę zaliczenia do pobrania przy wydaniu towaru, d) deklarowaną wartość towaru i kwotę specjalnej wartości dostawy, e) uzgodniony termin wykonania przewozu, f) uzgodnioną drogę przewozu, g) wykaz dokumentów niewymienionych w § 1 lit. n, a przekazanych przewoźnikowi, h) wpis nadawcy dotyczący nałożonych na wagon ilości i nazw zamknięć.	
Art. 12 CIM. Moc dowodowa listu przewozowego	1.	(…) list przewozowy stanowi dowód zawarcia i warunków umowy przewozu oraz przyjęcia towarów przez przewoźnika.
	2.	Jeżeli załadowania towarów dokonał przewoźnik, list przewozowy stanowi dowód, (…) w przypadku braku wskazówek o dobrym

		stanie zewnętrznym w chwili przyjęcia towarów przez przewoźnika (…) lub ilości (…)
	3.	Jeżeli załadowania towarów dokonał nadawca (…) list przewozowy stanowi dowód (…) w przypadku braku wskazówek o dobrym stanie zewnętrznym (…) jedynie w przypadku, gdy przewoźnik je sprawdził i wniósł zgadzający się wynik sprawdzenia do listu przewozowego.
	4.	Jednakże list przewozowy nie stanowi dowodu, jeżeli zawiera uzasadnione zastrzeżenie (…) że przewoźnik nie dysponował odpowiednimi środkami do sprawdzenia (…)

Źródło: opracowanie własne na podstawie Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami COTIF, jw.

> Brak, nieprawidłowości lub utrata listu przewozowego nie powodują nieważności umowy przewozu, podlegającej w dalszym ciągu postanowieniom Konwencji COTIF/CIM.

Powyższe wynika z faktu, ze list przewozowy ma charakter wtórny wobec umowy przewozu i umową taką nie jest, chociaż potwierdza jej warunki.

List przewozowy podpisują nadawca i przewoźnik. Podpisy można zastąpić stemplem, adnotacją maszyny księgującej lub w każdy inny właściwy sposób.

Przewoźnik odpowiednio poświadcza na wtórniku listu przewozowego przyjęcie towaru i zwraca wtórnik nadawcy.

Nadawca jest odpowiedzialny za wszystkie koszty, straty i szkody poniesione przez przewoźnika w wyniku zamieszczenia przez nadawcę w liście przewozowym wskazówek niewłaściwych, niedokładnych, niekompletnych lub wpisanych w innym miejscu niż na to przeznaczone.

Międzynarodowy kolejowy list przewozowy SMGS

Konwencja SMGS reguluje także zasady użycia i wzór międzynarodowego kolejowego listu przewozowego SMGS. Jest to dokument używany przy przewozach do krajów, które są członkami Konwencji SMGS, głównie do Rosji, na Białoruś, Ukrainę, do Kazachstanu, Uzbekistanu, Mongolii i Chin.

Międzynarodowy kolejowy list przewozowy SMGS składa się z następujących egzemplarzy:

– arkusz 1: Oryginał listu przewozowego (dla odbiorcy),

– arkusz 2: Ceduła (dla przewoźnika wydającego towar odbiorcy),

– arkusz 3: Poświadczenie wydania (dla przewoźnika wydającego towar odbiorcy),

– arkusz 4: Wtórnik listu przewozowego (dla nadawcy),

– arkusz 5: Poświadczenie przyjęcia towaru (dla przewoźnika umownego),

– arkusz 6: Zawiadomienie o przybyciu towaru (dla odbiorcy),

– arkusz bez numeru: Ceduła (egzemplarz dodatkowy).

List przewozowy może być sporządzony w formie elektronicznego listu przewozowego. Elektroniczny list przewozowy pełni funkcje papierowego listu przewozowego i jest zbiorem danych w postaci

elektronicznej, identycznym ze zbiorem danych papierowego listu przewozowego.

List wystawia się zazwyczaj w języku rosyjskim. Załącznik nr 1 do Załącznika 1.Przepisy o przewozie towarów do SMGS (wersja 2015) zawiera wzór Listu przewozowego SMGS.

Tabela 5.5.
Wybrane postanowienia Konwencji SMGS w zakresie Listu przewozowego SMGS

KONWENCJA SMGS (2015)		
Artykuł	**Paragraf**	**Brzmienie**
Art. 15. List przewozowy	1.	List przewozowy powinien zawierać następujące dane: 1) nazwę nadawcy i jego adres pocztowy; 2) nazwę odbiorcy i jego adres pocztowy; 3) nazwę przewoźnika umownego; 4) nazwę kolei i stacji nadania; 5) nazwę kolei i stacji przeznaczenia; 6) nazwę granicznych stacji przejścia; 7) nazwę towaru i jego kod; 8) numer przesyłki; 9) rodzaj opakowania; 10) ilość sztuk towaru; 11) masę towaru; 12) numer wagonu (kontenera), kto dostarczył wagon do przewozu (nadawca czy przewoźnik); 13) wykaz dokumentów towarzyszących załączonych przez nadawcę do listu przewozowego;

		14) o opłacaniu należności przewozowych; 15) ilość i cechy plomb; 16) sposób ustalenia masy towaru; 17) datę zawarcia umowy przewozu.
	2.	W razie konieczności list przewozowy, poza informacjami wymienionymi w § 1 niniejszego artykułu, winien zawierać następujące dane: 1) nazwy przewoźników kolejnych; 2) oświadczenia nadawcy dotyczące towaru; 3) portowe stacje kolejowe i porty przekazania na transport wodny; 4) inne informacje przewidziane w przepisach o przewozie towarów.
	3.	Formularze listu przewozowego drukuje się i wypełnia w jednym z języków roboczych OSŻD (chińskim, rosyjskim)
	4.	List przewozowy może być sporządzony w formie elektronicznego listu przewozowego. Elektroniczny list przewozowy pełni funkcje papierowego listu przewozowego i jest zbiorem danych w postaci elektronicznej, identycznym ze zbiorem danych papierowego listu przewozowego.
Art. 16. Odpowiedzialność za dane wpisane do listu przewozowego	1.	Nadawca zapewnia prawidłowość danych i oświadczeń, zamieszczanych przez niego w liście przewozowym. Ponosi on

		odpowiedzialność za wszystkie następstwa nieprawidłowego, niedokładnego lub niepełnego zamieszczenia tych danych i oświadczeń, a także za ich wpisanie do niewłaściwej rubryki listu przewozowego.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (Umowa SMGS) – wersja 2015, jw.

Przewóz towarów z zastosowaniem listu przewozowego CIM/SMGS

Przewóz towarów może być realizowany z zastosowaniem listu przewozowego CIM/SMGS. Jest to specjalny list przewozowy, który powstał w wyniku kompromisu pomiędzy wymaganiami Konwencji COTIF/CIM oraz SMGS. List ten stosuje się, gdy towar jest ładowany w kraju członkowskim Konwencji COTIF/CIM, a wyładowywany w kraju członkowskim Konwencji SMGS lub odwrotnie. Unika się wówczas przepisywania listów przewozowych, gdy towar znajduje się w kraju, który jest członkiem obu konwencji. W Polsce, która jest członkiem obu konwencji, istnieje możliwość wystawienia zarówno listu CIM, jak i SMGS.

Stosowanie wspólnego listu przewozowego CIM/SMGS jest opcjonalne, tj. zależne od woli przewoźników kolejowych oraz ich klientów. Po stronie Unii Europejskiej ww. list traktowany jest jak zwykły list przewozowy CIM, a po stronie państw trzecich – jak zwykły list przewozowy SMGS.

Wzór listu przewozowego CIM/SMGS oraz przepisy dotyczące jego wypełniania i stosowania zawarte są w Instrukcji do listu przewozowego CIM/SMGS (załącznik 6 do Konwencji SMGS z 2015 r.).

5.4.
Instrukcje ładunkowe kolei

W transporcie kolejowym szczególną rolę odgrywają instrukcje ładunkowe kolei. Zawierają one szczegółowe procedury w tym zakresie. W związku z tym, że niejednokrotnie dochodzi do uszkodzeń towarów w wyniku niewłaściwego ich załadowania, wykazanie przez załadowcę, że postępował zgodnie z takimi instrukcjami, znacznie zwiększa jego szanse na pozytywne załatwienie reklamacji. Z drugiej strony, odstępstwa od tych instrukcji, mogą być wykorzystane przez przewoźnika jako zwolnienie od odpowiedzialności za uszkodzenie towaru, gdy przyczyną takiego uszkodzenia był niewłaściwy załadunek.

Instrukcje ładunkowe kolei można podzielić na trzy grupy:

- instrukcje ogólne, dotyczące różnych towarów;
- instrukcje branżowe, powiązane z ładowaniem towarów określonej branży;
- instrukcje dla towarów niebezpiecznych.

W grupie instrukcji ogólnych można wskazać **Regulamin o ładowaniu i zabezpieczaniu przesyłek towarowych**. Popularny regulamin tego typu został opracowany przez PKP Cargo S.A. Obok części ogólnej, zawiera on szereg uwag branżowych odnośnie do ładowania m.in. wyrobów szklanych, papieru, maszyn itp.

W grupie instrukcji ogólnych można wskazać **Instrukcję o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych**. Doprecyzowuje ona procedury wynikające z:

- RID – Regulaminu dla międzynarodowego przewozu koleją towarów niebezpiecznych;
- uregulowań w tym zakresie w ramach umowy SMGS;

- krajowych przepisów dotyczących transportu towarów niebezpiecznych.

Instrukcja taka została opracowana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Regulamin o ładowaniu i zabezpieczaniu przesyłek towarowych ma dla załadowcy istotne znaczenie, doprecyzowując m.in. takie kwestie, jak:

- sprawdzenie sposobu ładowania i zabezpieczania;
- dopuszczalny nacisk na podłogę wagonu;
- sposoby ładowania;
- ładowanie do wagonów krytych;
- zabezpieczenie przed kradzieżą;
- ładowanie luzem ładunków sypkich.

Odnosi się on do rodzajów opakowań, wskazując zasady postępowania przy ładowaniu:

– paletowych jednostek ładunkowych,

– ładunków w workach,

– napełnionych beczek,

– kontenerów.

W końcu, zawiera szczegółowe instrukcje branżowe, związane ze specyfiką poszczególnych grup towarowych, odnosząc się do ładowania:

– wyrobów betonowych,

– papierówki,

– próżnych butelek i innych opakowań oraz naczyń szklanych,

– butelek i słoików napełnionych,

– napełnionych balonów szklanych, naczyń ceramicznych i kamionkowych,

– maszyn, urządzeń oraz części zamiennych do nich (bez maszyn na kołach i gąsienicach),

– pojazdów, maszyn i urządzeń na kołach lub gąsienicach.

Załadowca otrzymuje w instrukcji także wiele przydatnych informacji, m.in. o skrajniach ładunkowych, klasach linii kolejowych czy wykazie obowiązujących, branżowych instrukcji ładunkowych.

Rozdział 6

Transport morski

6.1. Procedury wysyłkowe w transporcie morskim

Transport morski cechuje się relatywnie niskim kosztem przewozu, niemniej posiada także istotne ograniczenia, takie jak długi czas przewozu i konieczność dostarczenia towaru do portu morskiego i z tego portu do miejsca przeznaczenia. Z tego powodu wysyłane są nim cięższe przesyłki czy takie, których czas dotarcia do miejsca przeznaczenia nie jest kluczowym czynnikiem procesu transportowego. Transport ten staje się konkurencyjny w relacjach międzykontynentalnych, gdzie jego jedynym konkurentem pozostaje transport lotniczy. Przewozy morskie wiążą się także ze zwiększonym ryzykiem wpływu czynników atmosferycznych na towar, w szczególności w zakresie zawilgocenia. Czynniki te mogą ponadto wydłużyć czas dostawy towaru lub spowodować przekierowanie statku do innego portu.

W transporcie morskim wyróżnia się przewozy liniowe i czarterowe. W zależności od rodzaju przewozu mamy do czynienia nie tylko z innymi procedurami wysyłkowymi, ale także z odmiennymi dokumentami.

Przewóz liniowy nazywany jest też przewozem regularnym. Polega on na wysyłce towaru linią regularną, kursującą według określonego harmonogramu. W ten sposób wysyłane są przesyłki drobne, nadawane przez różnych nadawców i przeznaczone dla różnych odbiorców.

Przewozy czarterowe wiążą się z wynajęciem całego statku, a przewożony ładunek ma już charakter przesyłki całostatkowej. Oznacza to, że jest to ładunek wysyłany przez jednego nadawcę i przeznaczony dla jednego odbiorcy. W ten sposób przewożone są najczęściej towary masowe na wyspecjalizowanych statkach. Możliwy jest też czarter dla przesyłek skonsolidowanych przez spedytora.

W transporcie morskim występują specyficzne procedury wysyłkowe, wynikające z tradycji handlu morskiego. Zostały one ujęte w Konwencji RHV (Regułach Hasko-Visbijskich), która szerzej omówiona zostanie w kolejnym podrozdziale.

Tabela 6.1.
Wybrane postanowienia Konwencji RHV w zakresie procedur wysyłkowych

KONWENCJA RHV		
Artykuł	**Ustęp**	**Brzmienie**
Art. 3	1.	Przewoźnik będzie obowiązany wykazać przed i na początku podróży należytą staranność, aby: a) doprowadzić statek do stanu nadającego się do żeglugi; (…) c) przystosować i doprowadzić do dobrego stanu ładownie, chłodnie i lodownie oraz wszelkie inne części statku, w których są ładowane towary, dla ich przyjęcia, przewozu i zachowania.
	2.	Przewoźnik (…) będzie postępował w sposób odpowiedni i staranny przy załadowaniu, manipulowaniu towarem, rozmieszczeniu, przewozie, dozorze, pieczy i wyładowaniu przewożonych towarów.
	5.	Załadowca będzie uważany, że zagwarantował przewoźnikowi w chwili załadowania dokładność znaków, liczb, ilości i wagi towarów, takich jakie zostały przez niego dostarczone, i wynagrodzi

		przewoźnikowi wszelkie straty, szkody i wydatki pochodzące lub wynikające z niedokładności w tych punktach. Prawo przewoźnika do podobnego wynagrodzenia nie ograniczy w żaden sposób jego odpowiedzialności i jego obowiązków zgodnie z umową o przewóz, w stosunku do każdej innej osoby niż załadowca.
	8.	Każda klauzula, ugoda lub układ w umowie o przewóz, zwalniające przewoźnika lub statek od odpowiedzialności za stratę lub uszkodzenie dotyczące towarów, a wynikające z niedbalstwa, winy lub uchybienia zobowiązaniom lub obowiązkom (…) lub zmniejszające tę odpowiedzialność inaczej niż przewiduje niniejsza Konwencja, będzie nieważny, niebyły i bez skutku. Klauzula przelewająca korzyści ubezpieczenia na przewoźnika lub każda podobna klauzula będzie uważana za zwalniającą przewoźnika z jego odpowiedzialności.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Konwencji międzynarodowej o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisanej w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r., zmienionej Protokołami z 1968 i 1979 r., Dz. U. z 1937 r., nr 33, poz. 258 z nast. zm. (Reguły Hasko-Visbijskie RHV).

Przystosowanie i doprowadzenie do dobrego stanu ładowni, chłodni i lodowni oraz wszelkich innych części statku, w których są ładowane towary, dla przyjęcia i przewozu określonego towaru leży w gestii przewoźnika morskiego. Załadowca powinien przekazać przewoźnikowi właściwe do tego informacje.

Powyższa odpowiedzialność przewoźnika dotyczy też doprowadzenia statku do stanu nadającego się do żeglugi. Jakakolwiek klauzula w umowie o przewóz, zwalniająca przewoźnika od odpowiedzialności

za stratę lub uszkodzenie dotyczące towarów, a wynikające z niedbalstwa, winy bądź uchybienia zobowiązaniom lub obowiązkom w tym zakresie przewoźnika lub zmniejszająca tę odpowiedzialność inaczej niż przewiduje Konwencja RHV, jest nieważna.

Przy załadowaniu towaru na statek przewoźnik weryfikuje stan towaru i jego opakowania. Weryfikacja stanu ma charakter zewnętrznych oględzin. Jeżeli przewoźnik ma zastrzeżenia do stanu towaru, powinien je wpisać do dokumentu przewozowego – konosamentu. Zastrzeżenia takie nazywają się **klauzulami restrykcyjnymi**, a konosament staje się wówczas tzw. konosamentem brudnym. Jeżeli umowa pomiędzy kontrahentami będzie rozliczana akredytywą dokumentową, bank taki dokument odrzuci jako wadliwy, a sprzedający nie otrzyma płatności. Zgodnie ze zwyczajami dotyczącymi akredytyw UCP 600 banki będą akceptowały jedynie dokumenty czyste, chociaż samo słowo *clean* nie jest na konosamencie wymagane.

Kiedyś oficer nadzorujący taki załadunek wypełniał dokument, który nazywano kwitem sternika. Wpisanie takich zastrzeżeń do kwitu sternika powodowało, że już ten dokument stawał się „brudnym", a na jego podstawie wystawiano „brudny" konosament. Obecnie kwit sternika stosowany jest sporadycznie, a więc zastrzeżenia wnoszone są bezpośrednio do konosamentu.

6.2.
Reguły Hasko-Visbijskie i nowe Reguły Rotterdamskie

Podstawowym aktem prawnym regulującym kwestie przewozu towarów w transporcie morskim jest **Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli dnia 25**

sierpnia 1924 r. (*International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading*)[1].

Konwencja ta nazywana jest **Regułami Hasko-Visbijskimi– RHV.** Wcześniej nazywano ją Konwencją Brukselską lub Regułami Haskimi. Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów to tzw. Reguły Haskie 1924, które zostały zmienione protokołami z 1968 i 1979 r.Polska podpisała i ratyfikowała tę konwencję i jest ona w Polsce stosowana.

Wśród uregulowań w formie umowy międzynarodowej, dotyczących transportu morskiego, niejednokrotnie wymienia się także akt o nazwie **Konwencja ONZ o przewozie towarów drogą morską** (*United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea*) **z 1992 r.** Konwencja ta nazywana jest **Regułami Hamburskimi**.

Jest to znacznie nowsza konwencja niż RHV, przewidująca nowe rozwiązania transportowe, niemniej wiele liczących się w transporcie morskim krajów wstrzymało się z jej podpisaniem i ratyfikacją, bo trwały w tym czasie prace nad nowszą konwencją ONZ w tym zakresie – tzw. Regułami Rotterdamskimi. Nie bez znaczenia był także fakt, że w Regułach Hamburskich zastosowano wyższą odpowiedzialność przewoźnika morskiego niż w RHV.

Polska nie jest członkiem tej konwencji i nie jest ona w Polsce stosowana. Do konwencji przystąpiły głównie kraje rozwijające się, a z krajów europejskich jej członkami są tylko Austria, Czechy i Węgry, a więc kraje nieposiadające dostępu do morza, oraz Rumunia. Obecnie członkami konwencji są 34 kraje.

W roku 2009 Polska podpisała **Reguły Rotterdamskie 2009**, które zastąpią RHV w zakresie przewozów liniowych, ale nie zostały one jeszcze ratyfikowane. W zakresie czarterów nadal pozostają aktualne RHV. Reguły Rotterdamskie są konwencją zawartą na forum ONZ i jej status można sprawdzić pod adresem: http://treaties.un.org.

Reguły Rotterdamskie 2009 to **Konwencja Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego transportu towarów w pełni lub częściowo morzem**[2].

Reguły Rotterdamskie nie nabrały mocy prawnej nie tylko w Polsce, ale generalnie zbyt mało krajów na razie ratyfikowało tę konwencję. W związku jednak z tym, że podpisało ją wiele liczących się w handlu morskim państw, należy stopniowo oczekiwać minimum 20 ratyfikacji, co spowoduje wejście tej nowej konwencji w życie. W Regułach Rotterdamskich przewidziano jeszcze wyższą odpowiedzialność za utratę lub uszkodzenie towaru niż w Regułach Hamburskich, a ta była i tak wyższa nić w Regułach Hasko-Visbijskich. Ta zwiększona odpowiedzialność może hamować proces ratyfikacji w krajach, które będą stały na stanowisku obrony swoich przewoźników morskich przed zwiększoną odpowiedzialnością wobec zleceniodawców. Z drugiej strony, konwencja ta jest potrzebna, bo przewiduje uregulowania dla transportu multimodalnego, czego nie ma w obecnie stosowanych w Polsce Regułach Hasko-Visbijskich.

W Polsce obowiązuje ponadto ustawa Kodeks morski z 2001 r.[3], która zawiera bardzo ważne uregulowania, w tym dotyczące konosamentu czy awarii wspólnej. Uzupełnia ona Konwencję RHV w zakresie postanowień odnoszących się do nowych form przewozów morskich, w tym transportu multimodalnego, i wypełnia lukę w związku z brakiem ratyfikacji Reguł Hamburskich.

> Przepisy Kodeksu morskiego, jako akt krajowy, znajdują zastosowanie tylko wówczas, kiedy nie popadają w sprzeczność z prawem międzynarodowym.

Tabela 6.2.
Wybrane postanowienia Konwencji RHV (Reguł Hasko-Visbijskich) w zakresie umowy przewozu

KONWENCJA RHV		
Artykuł	**Ustęp**	**Brzmienie**
Art. 1	b)	„Umowa o przewóz” stosuje się jedynie do umowy o przewóz stwierdzonej przez konosament lub przez

		wszelki podobny dokument, stanowiący tytuł do przewozu towarów morzem; stosuje się również do konosamentu lub podobnego dokumentu, wydanego na podstawie umowy frachtowej, począwszy od chwili, w której ten dokument reguluje stosunki pomiędzy przewoźnikiem a okazicielem konosamentu.
Art. 3	1. 2.	Przewoźnik będzie obowiązany wykazać przed i na początku podróży należytą staranność, aby: a) doprowadzić statek do stanu nadającego się do żeglugi; b) należycie zaopatrzyć, obsadzić załogą i zaprowiantować statek; c) przystosować i doprowadzić do dobrego stanu ładownie, chłodnie i lodownie oraz wszelkie inne części statku, w których są ładowane towary, dla ich przyjęcia, przewozu i zachowania. Przewoźnik (…) będzie postępował w sposób odpowiedni i staranny przy załadowaniu, manipulowaniu towarem, rozmieszczeniu, przewozie, dozorze, pieczy i przy wyładowaniu przewożonych towarów.
	8.	Każda klauzula, ugoda lub układ w umowie o przewóz, zwalniający przewoźnika lub statek od odpowiedzialności za stratę lub uszkodzenie dotyczące towarów, a wynikające z niedbalstwa, winy lub uchybienia zobowiązaniom lub obowiązkom wymienionym w tym artykule, lub zmniejszające tę odpowiedzialność inaczej niż przewiduje niniejsza Konwencja, będzie nieważny, niebyły i bez skutku. Klauzula przelewająca korzyści ubezpieczenia na przewoźnika lub każda podobna klauzula będzie uważana za zwalniającą przewoźnika z jego odpowiedzialności.

Art. 4	4.	Żadne zejście z normalnej trasy dla ratowania lub usiłowania ratowania życia lub mienia na morzu ani też żadne uzasadnione zejście z trasy nie będzie uważane jako naruszenie niniejszej Konwencji, ani umowy o przewóz i przewoźnik nie będzie odpowiedzialny za żadną stratę lub szkodę stąd wynikającą.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Konwencji międzynarodowej o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów …, jw.

Nota bukingowa i umowa czarteru

Makler frachtujący czy bezpośrednio spedytor, na zlecenie wysyłającego towar, zawiera jedną z dwóch rodzajów umów w transporcie morskim. Pierwsza umowa nosi nazwę **noty bukingowej** i polega na zabezpieczaniu miejsca na statku liniowym dla towaru. Występuje ona więc przy przewozach regularnych, inaczej mówiąc – liniowych. Ma zastosowanie przy przewozie drobnicy. Drugą umową jest **umowa czarteru**. Polega ona na czarterowaniu statku na określoną podróż lub na ustalony czas. Stosowana jest przy przewozach całostatkowych w żegludze nieregularnej, inaczej mówiąc – trampowej.

Zgodnie z Konwencją RHV termin „umowa o przewóz” stosuje się jedynie do umowy o przewóz stwierdzonej przez konosament lub przez wszelki podobny dokument, stanowiący tytuł do przewozu towarów morzem. Stosuje się go również do konosamentu lub podobnego dokumentu, wydanego na podstawie umowy frachtowej, począwszy od chwili, w której ten dokument reguluje stosunki pomiędzy przewoźnikiem a okazicielem konosamentu.

Sam konosament nie jest jednak umową frachtową, a jedynie potwierdzeniem tej umowy. Podstawową jego funkcją jest ustalenie prawa do dysponowania towarem. Jest więc dokumentem przewozowym.

Awaria wspólna

W transporcie morskim może wystąpić tzw. awaria wspólna. Jest to stosunkowo stare pojęcie w prawie morskim. Polega na rozłożeniu ryzyka przewozu morskiego na wszystkich właścicieli towarów znajdujących się na statku.

W ramach awarii wspólnej armator ma prawo poświęcić każdy znajdujący się na statku towar, jeżeli zajdzie konieczność ratowania statku lub reszty ładunku. Decyzję podejmuje on świadomie, w sposób rozmyślny i rozsądny. Musi zaistnieć realne niebezpieczeństwo, rzeczywiście zagrażające mieniu, czyli statkowi lub ładunkowi statku, a także życiu. Nie jest to związane z normalną eksploatacją statku, a stanowi wydarzenie nadzwyczajne. Decyzja kapitana podejmowana jest we wspólnym interesie wszystkich podmiotów zaangażowanych w przewóz towarów morzem.

Generalnie, awarię wspólną definiuje się jako „instytucję prawa morskiego, opartą na zasadzie ponoszenia wspólnego ryzyka i ofiar dla wspólnego dobra przez wszystkie strony zainteresowane w pomyślnym zakończeniu przedsięwzięcia morskiego. Zachodzi ona wtedy, gdy rozmyślnie i celowo uczyniono pewną szkodę lub poniesiono pewien nadzwyczajny wydatek po to, aby uchronić przed niebezpieczeństwem mienie zaangażowane w przedsięwzięciu morskim, bez względu na to, do kogo ono należy”.

Ujednolicone zasady dotyczące awarii wspólnej zawierają **Reguły Yorku−Antwerpii** (*The York−Antwerp Rules*) z 1864 r., znowelizowane ostatnio w 1994 r.Przewidują one sposoby rozliczania awarii wspólnej przez tzw. dyspaszerów, czyli rzeczoznawców do tego powołanych.

W Konwencji RHV znajdujemy ponadto zapis, że żadne zejście z normalnej trasy dla ratowania lub usiłowania ratowania życia lub mienia na morzu ani też żadne uzasadnione zejście z trasy nie będzie uważane jako naruszenie tej konwencji ani umowy o przewóz i przewoźnik nie będzie odpowiedzialny za żadną stratę lub szkodę stąd wynikającą.

6.3.
Dokumenty w transporcie morskim

Konosament

Dokumentem przewozowym w transporcie morskim i jednocześnie najważniejszym dokumentem w tym transporcie jest konosament (*bill of lading*, *B/L*). **Konosament** jest:

- dowodem przyjęcia określonego w nim ładunku do przewozu i jednocześnie zobowiązaniem przewoźnika do wydania tego ładunku w porcie przeznaczenia posiadaczowi konosamentu;
- dokumentem przenaszalnym, za pomocą którego można przenieść prawo własności towaru;
- papierem wartościowym, co wiąże się z tym, że przeniesienie prawa własności do towaru, który reprezentuje konosament, wymaga równocześnie przeniesienia i wydania konosamentu;
- papierem towarowym, czyli reprezentuje towar, na który został wystawiony, i upoważnieniem do dysponowania tym towarem;
- potwierdzeniem warunków przewozu, niemniej nie stanowi takiej umowy.

> Zgodnie z Konwencją RHV konosament jest wydawany załadowcy po otrzymaniu i przyjęciu towarów, przez przewoźnika lub kapitana, a także agenta przewoźnika.

Konosamentu nie da się porównać do żadnego innego dokumentu przewozowego, w szczególności do listów przewozowych. Listy przewozowe nie są bowiem dokumentami przenaszalnymi czy wartościowymi. Najprościej mówiąc, prawny posiadacz konosamentu, skoro jest to dokument reprezentujący towar, ma pełne prawo dysponowania towarem. Przenosząc prawa do konosamentu, osoba taka przenosi prawa do towaru. Ważne przy tym jest odpowiednie wystawienie konosamentu (najczęściej na

zlecenie załadowcy), co później ułatwia taką procedurę. W ramach akredytywy najczęściej następuje przeniesienie na kolejnego posiadacza poprzez tzw. indos in blanco.

Tabela 6.3.
Wybrane postanowienia Konwencji RHV (Reguł Hasko-Visbijskich) w zakresie konosamentu

KONWENCJA RHV		
Artykuł	**Paragraf**	**Brzmienie**
Art. 3	3.	Po otrzymaniu i przyjęciu towarów przewoźnik lub kapitan lub agent przewoźnika powinien, na żądanie załadowcy, wydać mu konosament, zawierający między innymi: a) znaki główne, potrzebne do stwierdzenia tożsamości towarów, podane na piśmie przez załadowcę przed rozpoczęciem ładowania tych towarów, byleby te znaki były wydrukowane lub wyraźnie przytwierdzone we wszelki inny sposób na towarach nieopakowanych lub na skrzyniach bądź na opakowaniach, w których towary są zawarte, w ten sposób, żeby, normalnie, pozostały czytelne do końca podróży; b) bądź liczbę pak lub sztuk, ilość lub wagę, zależnie od przypadku, tak jak one są podane na piśmie przez załadowcę; c) stan i opakowanie zewnętrzne towarów. Jednak żaden przewoźnik, kapitan lub agent przewoźnika nie będzie obowiązany deklarować lub wymieniać w konosamencie znaków, liczby, ilości lub wagi, co do których ma poważny powód do podejrzewania, że nie przedstawiają one dokładnie towarów obecnie przez niego przyjętych, albo jeśliby nie miał należytych środków do sprawdzenia.

	4.	(1) Z zastrzeżeniem przeciwdowodu taki konosament stwarza domniemanie przyjęcia przez przewoźnika towarów tak, jak są one tam wpisane (…).
	7.	Gdy towary zostaną załadowane, przewoźnik, kapitan lub agent przewoźnika dostarczy załadowcy konosament, który będzie, jeśli tego zażąda załadowca, wystawiony jako konosament „Załadowania”, byleby załadowca, jeżeli przed tym otrzymał jakikolwiek dokument dający prawo do tych towarów, zwrócił ten dokument w zamian wręczonego mu konosamentu „Załadowania”. Przewoźnik, kapitan lub agent będzie miał również możność odnotowania, w porcie załadowania, na dokumencie pierwotnie przedstawionym, nazwy lub nazw statku lub statków, na które towary były załadowane, i datę lub daty załadowania, i gdy ten dokument będzie zaopatrzony w taką adnotację, będzie on (…) uważany za stanowiący konosament „Załadowania”.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Konwencji międzynarodowej o ujednostajnieniu …, jw.

Konosament stwarza domniemanie przyjęcia przez przewoźnika towarów tak, jak są one tam wpisane. Gdy towary zostaną załadowane, przewoźnik, kapitan lub agent przewoźnika dostarczy załadowcy konosament, który będzie – jeśli tego zażąda załadowca – wystawiony jako konosament „Załadowania”.

W sposób bardzo szczegółowy ustosunkowano się do konosamentu w postanowieniach ustawy Kodeks morski. Szerzej konosament zostanie w związku z tym omówiony w następnym podrozdziale.

6.4.
Kodeks morski

Aktem prawa krajowego o charakterze doprecyzowującym Konwencję RHV jest **Ustawa Kodeks morski**[4]. Zgodnie z Kodeksem morskim umowa przewozu ładunku może:

- stanowić, że przewoźnik odda całą albo określoną część przestrzeni ładunkowej statku pod ładunek na jedną lub więcej podróży (**umowa czarterowa**), albo
- dotyczyć przewozu poszczególnych rzeczy lub ładunku określonego według rodzaju, ilości, miary lub wagi (**umowa bukingowa**).

Umowa przewozu określa stosunek pomiędzy przewoźnikiem a frachtującym (czarterującym lub bukującym). Każda strona może żądać potwierdzenia umowy przewozu na piśmie.

W wykonaniu obowiązku frachtującego ładunek może dostarczyć przewoźnikowi inna osoba (załadowca). Przepisy odnoszące się do załadowcy mają zastosowanie do frachtującego, który sam dostarcza ładunek przewoźnikowi.

Tabela 6.4.
Wybrane postanowienia Kodeksu morskiego w zakresie umowy przewozu

KODEKS MORSKI		
Artykuł	**Paragraf**	**Brzmienie**
Art. 103		Przez umowę przewozu ładunku przewoźnik podejmuje się, za wynagrodzeniem, przewiezienia rzeczy drogą morską.
Art. 105	1.	Umowa przewozu określa stosunek pomiędzy przewoźnikiem a frachtującym (czarterującym lub bukującym).
	2.	Każda strona może żądać potwierdzenia umowy przewozu na piśmie.

	3.	W wykonaniu obowiązku frachtującego może ładunek dostarczyć przewoźnikowi inna osoba (załadowca). Przepisy odnoszące się do załadowcy mają zastosowanie do frachtującego, który sam dostarcza ładunek przewoźnikowi.
Art. 107	1.	Jeżeli ładunek ma być według umowy czarterowej przewieziony określonym statkiem, przewoźnik może załadować go na inny statek tylko po uzyskaniu zgody czarterującego.
	2.	Przy przewozie na podstawie umowy bukingowej przewoźnik ma prawo – w braku wyraźnego zakazu w umowie – zastąpić określony w umowie statek innym statkiem tej samej kategorii, zdatnym do przewozu bez opóźnienia; obowiązany jest jednak podstawić statek zastępczy w umówionym terminie i zawiadomić o tym bukującego.
Art. 108	1.	Roszczenie z umowy przewozu przedawnia się z upływem 2 lat od dnia jego wymagalności.
	2.	Roszczenia do przewoźnika związane z ładunkiem, wynikające z konosamentu, przedawniają się z upływem roku od dnia, w którym wydanie ładunku nastąpiło lub miało nastąpić.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Ustawy Kodeks morski, jw.

Przedawnienie roszczeń

Roszczenie z umowy przewozu przedawnia się z upływem 2 lat od dnia jego wymagalności. Roszczenia do przewoźnika związane z ładunkiem, wynikające z konosamentu, przedawniają się z upływem roku od dnia, w którym wydanie ładunku nastąpiło lub miało nastąpić. Drugi termin przedawnienia dotyczy reklamacji

z tytułu uszkodzenia, utraty lub ubytku w ładunku, a także niedotrzymania terminu dostawy.

Konosament według Kodeksu morskiego

Według ustawy Kodeks morski konosament stanowi dowód przyjęcia towaru na statek. Jednocześnie przewoźnik morski zobowiązuje się do wydania tego towaru w miejscu przeznaczenia prawnemu posiadaczowi konosamentu.

Przewoźnik obowiązany jest po przyjęciu ładunku na statek wydać załadowcy, na jego żądanie, konosament. Jeżeli poprzednio zostały wydane na ten ładunek kwity sternika, przewoźnik może uzależnić wydanie konosamentu od ich zwrotu.

Elementy konosamentu

Według ustawy Kodeks morski konosament zawiera:

- oznaczenie przewoźnika;
- oznaczenie załadowcy;
- oznaczenie odbiorcy lub stwierdzenie, że konosament został wystawiony na zlecenie albo na okaziciela;
- nazwę statku;
- określenie ładunku z podaniem jego rodzaju oraz – stosownie do okoliczności – jego miary, objętości, liczby sztuk, ilości lub wagi;
- określenie zewnętrznego stanu ładunku i jego opakowania;
- znaki główne niezbędne dla stwierdzenia tożsamości ładunku, podane przez załadowcę na piśmie przed rozpoczęciem ładowania, jeżeli je wydrukowano lub w inny sposób utrwalono na poszczególnych sztukach ładunku lub jego opakowaniu;

- oznaczenie frachtu i innych należności przewoźnika albo wzmiankę, że ich zapłata w całości już nastąpiła lub powinna nastąpić stosownie do postanowień zamieszczonych w innym dokumencie;
- nazwę miejsca załadowania;
- nazwę miejsca wyładowania albo określenie, kiedy lub gdzie nastąpi wskazanie miejsca wyładowania;
- liczbę wydanych egzemplarzy konosamentu;
- datę i miejsce wystawienia konosamentu;
- podpis przewoźnika albo kapitana statku lub innego przedstawiciela przewoźnika.

Należy zwrócić uwagę, że wśród wymaganych elementów nie ma wartości towaru i terminu dostawy. Strony mogą jednak te kwestie uzgodnić.

Tabela 6.5.
Wybrane postanowienia Kodeksu morskiego w zakresie konosamentu

KODEKS MORSKI		
Artykuł	**Paragraf**	**Brzmienie**
Art. 130	1.	Przewoźnik może wydać załadowcy, przed przyjęciem ładunku na statek, dokument stwierdzający przyjęcie ładunku do przewozu (konosament przyjęcia do załadowania).
	2.	Po przyjęciu ładunku na statek przewoźnik wyda załadowcy, na jego żądanie, konosament stwierdzający przyjęcie ładunku na statek za zwrotem dokumentu wymienionego w § 1 albo na tym ostatnim umieści wzmiankę o przyjęciu ładunku na statek z podaniem nazwy statku i daty załadowania.
Art. 131	1.	Konosament stanowi dowód przyjęcia ładunku w nim oznaczonego na statek w celu przewozu

		i jest dokumentem legitymującym do dysponowania tym ładunkiem i do jego odbioru.
	2.	Konosament wystawiony zgodnie z przepisami niniejszego działu stwarza domniemanie przyjęcia na statek przez przewoźnika określonego ładunku do przewozu w takiej ilości i stanie, jak to uwidoczniono w konosamencie. Dowód przeciwny nie będzie dopuszczony w przypadku, gdy konosament został przeniesiony na osobę trzecią działającą w dobrej wierze.
	3.	Konosament stanowi o stosunku prawnym pomiędzy przewoźnikiem a odbiorcą ładunku. Postanowienia umowy przewozu wiążą odbiorcę tylko wówczas, gdy konosament do nich odsyła.
Art. 133		Przewoźnik obowiązany jest wydać załadowcy konosament w tylu jednobrzmiących egzemplarzach, ilu zażąda załadowca, uwidoczniając na każdym z nich liczbę wydanych egzemplarzy.
Art. 134	1.	Konosament może być wystawiony: 1) na imiennie określonego odbiorcę (konosament imienny); 2) na zlecenie załadowcy lub wskazanej przez niego osoby (konosament na zlecenie); 3) na okaziciela.
	2.	Jeżeli w konosamencie na zlecenie nie wskazano osoby, na której zlecenie konosament został wystawiony, uważa się go za wystawiony na zlecenie załadowcy.
Art. 135	1.	Konosament może być przeniesiony na inną osobę, która przez przeniesienie nabywa uprawnienia do dysponowania ładunkiem i do jego odbioru.

Art. 137	1.	Przewoźnik może zamieścić w konosamencie odpowiednią uwagę, jeżeli zewnętrzny stan ładunku lub jego opakowania budzi zastrzeżenia.
	2.	Przewoźnik może odmówić wpisania do konosamentu zadeklarowanych mu przez załadowcę danych dotyczących ilości, miary, wagi i oznakowania ładunku, jeżeli ma poważną podstawę do podejrzewania, że dane te nie odpowiadają dokładnie stanowi faktycznemu w chwili załadowania, albo jeżeli nie ma możliwości sprawdzenia tych danych.
	4.	Jeżeli ładunek dostarczono do przewozu w opakowaniu, przewoźnik może zamieścić w konosamencie wzmiankę, że zawartość jest mu nieznana.
Art. 138	1.	Z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w ustawie przepisy o konosamencie stosuje się odpowiednio do konosamentu bezpośredniego wydanego przez przewoźnika morskiego podejmującego się przewozu, który ma być dokonany na części trasy przez innego przewoźnika (morskiego, rzecznego, lądowego lub powietrznego).
	2.	Do przewozu na częściach trasy, które nie stanowią drogi morskiej, stosuje się prawo właściwe dla danego rodzaju przewozu. Jeżeli nie można ustalić, na jakiej części trasy nastąpiło zdarzenie, stosuje się do oceny jego skutków przepisy Kodeksu morskiego.

Źródło: opracowanie własne na podstawie ustawy Kodeks morski, jw.

Konosament na towary przyjęte do załadowania

W Kodeksie morskim, zgodnie z praktyką handlu morskiego, przewidziano także możliwość wydania konosamentu, zanim towar zostanie załadowany na statek. Jest to tzw. konosament na towary przyjęte do załadowania. Towar wówczas czeka na załadunek w magazynie portowym. Konosament taki nie jest potwierdzeniem załadunku i nie posiada ważnej adnotacji „załadowano" (*shipped on board*; też tylko *on board*). Adnotacja taka jest wymagana przez banki, które sprawdzają dokumenty w ramach akredytywy dokumentowej.

Zasady wystawiania konosamentu

Konosament może być wystawiony:

- na imiennie określonego odbiorcę (wówczas jest nazywany konosamentem imiennym);
- na zlecenie załadowcy lub wskazanej przez niego osoby (jest to konosament na zlecenie);
- na okaziciela.

W większości przypadków konosament jest wystawiany na zlecenie załadowcy. Wtedy przed nazwą załadowcy znajduje się adnotacja „na zlecenie" (*to the order of*). Takie wystawienie konosamentu umożliwia jego przeniesienie przez tzw. indos, o czym będzie mowa poniżej. Jest to najprostszy sposób przeniesienia praw do towaru. Konosament wystawiony na okaziciela stosuje się okazjonalnie, bo wiąże się to z ryzykiem przejęcia towaru przez podmiot, który wszedł w posiadanie konosamentu, a nie musiał nabyć praw do towaru.

Przenoszenie praw do konosamentu

Konosament może być przeniesiony na inną osobę, która przez przeniesienie nabywa uprawnienia do dysponowania ładunkiem i do jego odbioru. Takiego przeniesienia dokonuje sprzedawca towaru na

kupującego, wysyłając mu dokumenty bezpośrednio lub za pośrednictwem banku, który rozlicza umowę.

Konosament przenosi się:

- przez przelew wierzytelności (gdy jest wystawiony jako konosament imienny);
- przez indos (gdy jest wystawiony jako konosament na zlecenie);
- przez wydanie konosamentu (gdy jest wystawiony jako konosament na okaziciela).

W większości przypadków konosament przenoszony jest przez indos, czyli zapis „ustępuję na rzecz …". Najczęściej stosowany jest indos in blanco, czyli sam podpis osoby uprawnionej na odwrocie. Ma to znaczenie przy rozliczeniach umowy akredytywą, gdy najpierw prawa to towaru przejmuje bank, który jest płatnikiem, a dopiero na kolejnym etapie przekazuje te prawa kupującemu. Pozostałe dwa rodzaje przenoszenia prawa do konosamentu (czyli do towaru) stosowane są w nielicznych przypadkach.

Konosament bezpośredni

Konosament bezpośredni wystawia przewoźnik morski, gdy korzysta po drodze z innego przewoźnika, np. lądowego. Odpowiada on na całej trasie, aż do wydania towaru.

Wydanie towaru

Przewoźnik jest obowiązany wydać ładunek w porcie przeznaczenia legitymowanemu posiadaczowi (wskazanemu imiennie, w wyniku indosu, okazicielowi – zależnie od rodzaju), choćby tylko jednego egzemplarza konosamentu. Pozostałe egzemplarze tracą wtedy moc.

Oględziny przy odbiorze

Zarówno odbiorca, jak i przewoźnik mogą żądać dokonania przed odbiorem ładunku oględzin biegłych. Koszty oględzin ponosi ten, kto ich żąda, jeśli nie wykazały uchybień. Jeżeli podczas oględzin stwierdzono ubytek lub uszkodzenie – koszty ponosi przewoźnik.

Szczególnie istotne problemy w transporcie morskim dotyczą dochodzenia i załatwiania reklamacji. Obowiązujące w tym zakresie zasady oraz właściwe uzasadnienia prawne omówiono w rozdziale 14.

Rozdział 7

Transport lotniczy

7.1. Procedury wysyłkowe w transporcie lotniczym

Transport lotniczy cechuje się szczególną szybkością i punktualnością dostaw. Jest on jednak stosunkowo drogi w porównaniu z innymi gałęziami transportu. Z tego powodu wysyłane są nim lżejsze przesyłki czy takie, które muszą szybko dotrzeć do miejsca przeznaczenia. Transport ten staje się konkurencyjny w relacjach międzykontynentalnych, gdzie jego jedynym konkurentem pozostaje transport morski. Przewozy lotnicze zapewniają w tych przypadkach nie tylko szybszy transport, ale także znacznie bezpieczniejszy, mając na uwadze ewentualne uszkodzenia towaru czy wpływ czynników atmosferycznych.

W transporcie lotniczym, podobnie jak w transporcie morskim, wyróżnia się przewozy liniowe i czarterowe. W zależności od rodzaju przewozu mamy do czynienia nie tylko z innymi procedurami wysyłkowymi, ale także z odmiennymi dokumentami. **Przewóz liniowy** nazywany jest też **przewozem regularnym**. Polega on na wysyłce towaru linią regularną, kursującą według określonego harmonogramu lotów. W ten sposób wysyłane są przesyłki drobne, nadawane przez różnych nadawców i przeznaczone dla różnych odbiorców. **Przewozy czarterowe** wiążą się z wynajęciem całego samolotu, a przewożony ładunek ma już charakter przesyłki całosamolotowej. Oznacza to, że jest to ładunek wysyłany przez jednego nadawcę i przeznaczony dla jednego odbiorcy.

W ramach czarterów zarówno nadawca nie musi obecnie być właścicielem wszystkich towarów, jak i odbiorca nie musi być odbiorcą ostatecznym. Dużą rolę w tym zakresie odgrywają spedytorzy, w szczególności spedytorzy będący konsolidatorami i dekonsolidatorami przesyłek zbiorczych. Spedytor – nadawca, po skonsolidowaniu przesyłek czarteruje samolot i wysyła przesyłkę zbiorczą do swojego odpowiednika (spedytora – odbiorcy) w kraju odbioru, który zajmuje się dekonsolidacją, czyli rozdzielaniem przesyłek na różnych odbiorców ostatecznych. Dla przewoźnika lotniczego pozostaje natomiast jeden nadawca, jeden odbiorca, a przesyłka jest całosamolotowa.

W przewozach liniowych towar jest wieziony samolotem towarowym (w ramach usługi cargo) lub samolotem typu combi z wydzieloną częścią pasażerską i towarową. To drugie rozwiązanie stosuje się na mniej uczęszczanych trasach i przy drobniejszych przesyłkach. Spotyka się także wysyłanie drobnych przesyłek samolotami pasażerskimi. W ramach czarterów wykorzystuje się natomiast samoloty towarowe.

Tabela 7.1.
Wybrane postanowienia Konwencji Montrealskiej w zakresie procedur wysyłkowych

KONWENCJA MONTREALSKA		
Artykuł	**Paragraf**	**Brzmienie**
Art. 6. Dokument dotyczący rodzaju towaru		Nadawca może być zobowiązany do wystawienia dokumentu wskazującego na rodzaj towaru, jeżeli jest to potrzebne w celu wypełnienia formalności celnych, policyjnych i podobnych innych wymaganych przez władze publiczne. Postanowienie to nie stwarza dla przewoźnika żadnych wynikających stąd powinności, zobowiązań ani odpowiedzialności.

Art. 12. Prawo dysponowania towarem	1.	Nadawca ma prawo, pod warunkiem wypełnienia wszystkich swoich obowiązków wynikających z umowy przewozu, dysponować towarem bądź wycofując go w porcie lotniczym odlotu lub przeznaczenia, bądź zatrzymując go w miejscu lądowania pośredniego, bądź polecając jego wydanie w miejscu przeznaczenia lub w miejscu lądowania pośredniego osobie innej niż pierwotnie wyznaczony odbiorca, bądź żądając jego zawrócenia do portu lotniczego odlotu. Nadawca nie może korzystać z tego prawa w sposób przynoszący szkodę przewoźnikowi lub innym nadawcom i zobowiązany jest zwrócić wszystkie koszty wynikające z wykonania tego prawa.
	2.	Jeżeli wykonanie dyspozycji nadawcy jest niemożliwe, przewoźnik obowiązany jest natychmiast zawiadomić o tym nadawcę.
	3.	Jeżeli przewoźnik wykonuje dyspozycje nadawcy, nie żądając okazania egzemplarza lotniczego listu przewozowego lub potwierdzenia przyjęcia towaru, który był doręczony nadawcy, przewoźnik jest odpowiedzialny, z zachowaniem roszczenia zwrotnego do nadawcy, za wszelkie szkody, jakie mogą stąd wyniknąć dla tego, kto jest w prawnym posiadaniu tego egzemplarza lotniczego listu przewozowego lub poświadczenia przyjęcia towaru.

	4.	Prawo nadawcy wygasa z chwilą powstania prawa odbiorcy zgodnie z art. 13. Jeżeli jednak odbiorca uchyla się od przyjęcia towaru albo jeżeli nie można się z nim skomunikować, nadawca odzyskuje prawo dysponowania.
Art. 13. Wydanie towaru	1.	Z wyjątkiem przypadków, gdy nadawca wykonał prawo przysługujące mu według art. 12, odbiorca ma prawo, z chwilą nadejścia towaru do miejsca przeznaczenia, żądać od przewoźnika wydania mu towaru po zapłaceniu należnych kwot i wypełnieniu warunków przewozu.
	2.	Jeżeli nie umówiono się inaczej, przewoźnik obowiązany jest powiadomić odbiorcę z chwilą nadejścia towaru.
	3.	Jeżeli zaginięcie towaru zostało przyznane przez przewoźnika lub jeżeli towar nie przybył po upływie 7 dni od dnia, w którym powinien był przybyć, odbiorca może dochodzić w stosunku do przewoźnika praw wynikających z umowy przewozu.
Art. 16. Formalności celne, policyjne i innych władz publicznych	1.	Nadawca powinien dostarczyć informacje i dokumenty, które są potrzebne przed wydaniem towaru odbiorcy do wypełnienia formalności celnych, policyjnych i wymaganych przez inne władze publiczne. Nadawca jest odpowiedzialny w stosunku do przewoźnika za wszelkie szkody, które mogłyby wyniknąć z braku, niewystarczalności lub nieprawidłowości takich informacji lub dokumentów, chyba

		że szkoda została spowodowana z winy przewoźnika lub osób za niego działających.
	2.	Przewoźnik nie jest obowiązany badać, czy takie informacje i dokumenty są prawidłowe lub wystarczające.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Konwencji o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r., Dz. U. z 2007 r., nr 37, poz. 235.

Przy wysyłce towaru nadawca może być zobowiązany do wystawienia dokumentu wskazującego na rodzaj towaru, jeżeli jest to potrzebne w celu wypełnienia formalności celnych, policyjnych i podobnych innych wymaganych przez władze publiczne. Nadawca powinien dostarczyć informacje i dokumenty, które są potrzebne przed wydaniem towaru odbiorcy do wypełnienia formalności celnych, policyjnych i wymaganych przez inne władze publiczne. Nadawca jest odpowiedzialny w stosunku do przewoźnika za wszelkie szkody, które mogłyby wyniknąć z braku, niewystarczalności lub nieprawidłowości takich informacji lub dokumentów. Przewoźnik nie jest obowiązany badać, czy takie informacje i dokumenty są prawidłowe lub wystarczające.

7.2.
Konwencja Montrealska

Podstawowym aktem prawnym regulującym kwestie przewozu towarów w transporcie krajowym jest **Konwencja o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzona w Montrealu dnia 28 maja 1999 r.**[1]w skrócie nazywana **Konwencją Montrealską**. Zastąpiła ona w tym zakresie tzw. Konwencję Warszawską.

Konwencja Montrealska ma zastosowanie do każdego przewozu międzynarodowego towarów, wykonywanego statkiem powietrznym za wynagrodzeniem. Dotyczy ona także przewozu osób i bagażu. Jakkolwiek kwestia ta pozostaje poza głównym nurtem rozważań w książce, jej zasygnalizowanie może być jednak przydatne przy podróżach służbowych przedstawicieli firm, odbywanych samolotem do partnerów w różnych krajach w celach handlowych.

Przewóz, który ma być wykonany przez dwóch lub więcej kolejnych przewoźników, uważa się przy stosowaniu konwencji za jeden przewóz, jeżeli uznawany był przez strony za jedną czynność, niezależnie od tego, czy został umówiony w formie jednej umowy czy też szeregu umów, i nie traci charakteru międzynarodowego przez to, że jedna umowa lub szereg umów mają podlegać wykonaniu w całości w granicach terytorium tego samego państwa.

Dowód zawarcia umowy z przewoźnikiem lotniczym stanowi **lotniczy list przewozowy** lub **poświadczenie przyjęcia towarów**.

Tabela 7.2.
Wybrane postanowienia Konwencji Montrealskiej w zakresie umowy przewozu

KONWENCJA MONTREALSKA		
Artykuł	**Paragraf**	**Brzmienie**
Art. 11. Moc dowodowa dokumentów	1.	Lotniczy list przewozowy lub poświadczenie przyjęcia towarów stanowi, do czasu przedstawienia dowodu przeciwnego, dowód zawarcia umowy, przyjęcia towaru oraz wymienionych w nim warunków przewozu.
Art. 25. Postanowienia umowne dotyczące		Przewoźnik może umówić się, że w odniesieniu do umowy przewozu stosuje się ograniczenia odpowiedzialności wyższe od

ograniczeń odpowie-dzialności		przewidzianych w niniejszej konwencji albo nie stosuje się żadnych ograniczeń odpowiedzialności.
Art. 26. Nieważność postanowień umownych		Jakiekolwiek postanowienie umowne zmierzające do uwolnienia przewoźnika od odpowiedzialności lub do ustalenia ograniczeń odpowiedzialności niższych od przewidzianych w niniejszej konwencji uważa się za nieistniejące i niemające skutków prawnych, jednak nieważność takiego postanowienia nie powoduje nieważności całej umowy, która nadal podlega postanowieniom niniejszej konwencji.
Art. 27. Wolność umów		Nic w niniejszej konwencji nie zabrania przewoźnikowi odmówienia zawarcia umowy, zrzeczenia się środków obrony dopuszczalnych według tej konwencji lub ustanowienia warunków, które nie są sprzeczne z postanowieniami tej konwencji.
Art. 47. Nieważność postanowień umownych		Jakiekolwiek postanowienie umowne zmierzające do uwolnienia przewoźnika umownego lub przewoźnika faktycznego od odpowiedzialności przewidzianej w niniejszym rozdziale lub do ustalenia ograniczeń odpowiedzialności niższych od zastosowanych zgodnie z tym rozdziałem uważa się za nieistniejące i niemające skutków prawnych, jednak nieważność takiego postanowienia nie powoduje nieważności całej umowy, która nadal podlega postanowieniom niniejszego rozdziału.

Art. 49. Bezwzględne obowiązywanie		Nieważne są wszelkie klauzule umowy przewozu i wszelkie zawarte przed powstaniem szkody umowy szczególne, w których strony uchylałyby zastosowanie zasad ustalonych w niniejszej konwencji bądź przez określenie prawa, które ma być zastosowane, bądź przez zmianę zasad właściwości sądów.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Konwencji o ujednoliceniu …, jw

Postanowienia umowne dotyczące ograniczeń odpowiedzialności

Przewoźnik może umówić się, że w odniesieniu do umowy przewozu stosuje się ograniczenia odpowiedzialności wyższe od przewidzianych w Konwencji albo nie stosuje się żadnych ograniczeń odpowiedzialności.

Jakiekolwiek postanowienie umowne zmierzające do uwolnienia przewoźnika od odpowiedzialności lub do ustalenia ograniczeń odpowiedzialności niższych od przewidzianych w Konwencji Montrealskiej uważa się za nieistniejące i niemające skutków prawnych, jednak nieważność takiego postanowienia nie powoduje nieważności całej umowy, która nadal podlega postanowieniom tej Konwencji.

Przewoźnik nie ma możliwości dokonywania zmian w stosunku do postanowień Konwencji Montrealskiej odnośnie do określenia prawa właściwego, które ma być zastosowane, bądź zmiany zasad właściwości sądów. Nie zabrania się natomiast przewoźnikowi ustanowienia dodatkowych warunków, które nie są sprzeczne z postanowieniami Konwencji Montrealskiej.

Stosunek do innych dokumentów Konwencji Warszawskiej

Konwencja Montrealska ma pierwszeństwo stosowania przed wszelkimi przepisami stosowanymi do międzynarodowego przewozu lotniczego, w tym przed Konwencją o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 r.,zwaną Konwencją Warszawską.

7.3.
Dokumenty w transporcie lotniczym

Podstawowym dokumentem przewozowym w transporcie lotniczym jest międzynarodowy lotniczy list przewozowy AWB (*air waybill*).

Zgodnie z Konwencją Montrealską przy przewozie towarów należy wystawić lotniczy list przewozowy. Zamiast wystawienia lotniczego listu przewozowego można użyć każdego innego sposobu zabezpieczenia informacji dotyczących zamierzonego przewozu.

Międzynarodowy lotniczy list przewozowy AWB

Lotniczy list przewozowy sporządza nadawca (ewentualnie przewoźnik) na formularzu zgodnym z wymaganiami Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Lotniczych (IATA), w trzech oryginalnych egzemplarzach – dla nadawcy, przewoźnika i odbiorcy.

Pierwszy egzemplarz oznacza się uwagą „dla przewoźnika” i podpisuje go nadawca. Drugi egzemplarz oznacza się uwagą „dla odbiorcy” i podpisują go nadawca oraz przewoźnik. Trzeci egzemplarz podpisuje przewoźnik i przekazuje go nadawcy po przyjęciu towaru. Wydaje się także sześć, a czasami osiem kopii dla

portów lotniczych. List przewozowy AWB jest wystawiany w języku angielskim. Zawiera on numer przewoźnika.

Wystawienie międzynarodowego lotniczego listu przewozowego AWB zostało uregulowane w Konwencji Montrealskiej. Jeżeli na żądanie nadawcy przewoźnik sporządza lotniczy list przewozowy, przewoźnika uważa się za działającego w imieniu nadawcy.

Tabela 7.3.
Wybrane postanowienia Konwencji Montrealskiej w zakresie listu przewozowego

KONWENCJA MONTREALSKA		
Artykuł	**Paragraf**	**Brzmienie**
Art. 4	1.	Przy przewozie towarów należy wystawić lotniczy list przewozowy.
	2.	Zamiast wystawienia lotniczego listu przewozowego można użyć każdego innego sposobu zabezpieczenia informacji dotyczących zamierzonego przewozu. W razie użycia takiego innego sposobu przewoźnik powinien, jeżeli zażąda tego nadawca, wydać nadawcy poświadczenie przyjęcia towaru pozwalające na ustalenie tożsamości przesyłki i dostęp do informacji zabezpieczonych w taki inny sposób.
Art. 5		Lotniczy list przewozowy lub potwierdzenie przyjęcia towaru powinny zawierać: a) oznaczenie miejsc rozpoczęcia i przeznaczenia przewozu, b) jeżeli miejsca rozpoczęcia i przeznaczenia znajdują się na terytorium jednego państwa strony, a jedno lub więcej umówionych miejsc lądowania znajduje się na terytorium innego państwa, oznaczenie przynajmniej jednego takiego miejsca lądowania oraz c) oznaczenie wagi przesyłki.

Art. 7	1.	Lotniczy list przewozowy sporządza nadawca w trzech oryginalnych egzemplarzach.
	3.	Podpis przewoźnika, jak również nadawcy, może być wydrukowany lub zastąpiony pieczątką.
Art.11	1.	Lotniczy list przewozowy lub poświadczenie przyjęcia towarów stanowi, do czasu przedstawienia dowodu przeciwnego, dowód zawarcia umowy, przyjęcia towaru oraz wymienionych w nim warunków przewozu.
	2.	Dane lotniczego listu przewozowego lub poświadczenia przyjęcia towarów dotyczące wagi, rozmiarów i opakowania towarów oraz liczby pakunków stanowią, do czasu przedstawienia dowodu przeciwnego, dowód podanych w nich faktów; dane dotyczące ilości, objętości i stanu towarów stanowią dowód przeciwko przewoźnikowi tylko o tyle, o ile ich sprawdzenie zostało dokonane przez niego w obecności nadawcy i stwierdzone w lotniczym liście przewozowym lub potwierdzeniu przyjęcia towarów, albo o ile dotyczy zewnętrznego stanu towaru.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Konwencji o ujednoliceniu niektórych prawideł …, jw.

Międzynarodowy lotniczy list przewozowy AWB zawiera, poza danymi teleadresowymi i określeniem towaru, minimum takie informacje, jak:

- oznaczenie miejsca załadunku i wyładunku towaru;
- oznaczenie wagi towaru.

Na uwagę zasługuje brak wymogu określenia terminu dostawy czy wartości towaru. Może to zostać dodatkowo zadeklarowane.

Powyższe wynika z ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za utratę, ubytek, uszkodzenie towaru lub za niedotrzymanie terminu jego dostawy. Kwestie te zostaną rozwinięte w rozdziale 14. Nadawca w czasie oddawania towaru przewoźnikowi ma jednak możliwość złożenia specjalnej deklaracji interesu w dostawie, co może być związane z obowiązkiem uiszczenia dodatkowej opłaty, jeżeli jest ona wymagana. Należy przez to rozumieć zadeklarowanie wartości towaru powyżej limitów odpowiedzialności przewoźnika, określonych w Konwencji Montrealskiej, lub zadeklarowanie nieprzekraczalnego terminu dostawy i zasad naliczania odszkodowania z tytułu jego niedotrzymania.

W transporcie lotniczym spotyka się także specjalną parę listów przewozowych, związanych z przesyłkami zbiorczymi. Są to:

– list przewozowy MAWB i (nazywany potocznie *Master*),

– list przewozowy HAWB (nazywany potocznie *House*).

Lotniczy list przewozowy MAWB

Lotniczy list przewozowy MAWB (*Master Air Waybill*), będący także listem AWB, oznacza zbiorczy list przewozowy dla przesyłek skonsolidowanych. Wystawia go spedytor, który spełnia funkcję konsolidatora przesyłek lotniczych i wysyła towary dla różnych klientów w to samo miejsce przeznaczenia, jako przesyłkę zbiorczą.

Spedytor w liście MAWB wskazuje siebie jako wysyłającego towar, a spedytora, z którym ma umowę partnerską w porcie lotniczym przeznaczenia (swojego agenta), jako odbiorcę towaru.

Dokument ten spedytor przekazuje przewoźnikowi lotniczemu. Po przybyciu towaru do portu lotniczego przeznaczenia spedytor dokonujący dekonsolidacji przesyłki zbiorczej informuje odbiorcę konkretnej przesyłki o jej nadejściu.

List przewozowy HAWB dla spedytora

List przewozowy HAWB (*House Air Waybill*) jest wystawiany oddzielnie dla każdej indywidualnej przesyłki wchodzącej w skład przesyłki skonsolidowanej. Wystawia go spedytor – konsolidator przesyłki zbiorczej – i przekazuje bezpośrednio spedytorowi dekonsolidującemu przesyłkę zbiorczą w miejscu przeznaczenia. Przewoźnik ma wgląd tylko w list zbiorczy MAWB.

List przewozowy HAWB dla spedytora jest co prawda spedytorskim listem przewozowym, nie ma jednak charakteru zobowiązania przewoźnika lotniczego wobec załadowcy, a stanowi praktycznie zobowiązanie spedytora do dostarczenia przesyłki do odbiorcy.

Obecnie listy te wystawiane są najczęściej za pomocą odpowiednich programów komputerowych, gdzie wystawiający wybiera odpowiednią opcję – *Master* lub *House*.

Lotniczy niezbywalny multimodalny list przewozowy FWB

Lotniczy niezbywalny multimodalny list przewozowy FWB (*Non-negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill*) jest nowym listem przewozowym, opracowanym przez FIATA dla spedytorów, którzy działają jako konsolidatorzy i występują jako przewoźnicy kontraktowi lub agenci konsolidatora określonych przewoźników.

Wystawcą FWB jest spedytor, dokonujący konsolidacji przesyłek. Występuje on w roli przewoźnika umownego i wystawia ten dokument w imieniu linii lotniczej.

List przewozowy FWB, pomimo swojej nazwy (multimodalny), może być wystawiany zarówno przy przewozach multimodalnych, jak i w relacjach *port-to-port*.

Opracowanie przez FIATA dokumentu FWB miało umożliwić realizację dostaw, rozliczanych za pomocą akredytywy dokumentowej, w związku z problemami związanymi z akceptacją

przez banki w ramach akredytyw takich dokumentów, jak listy przewozowe HAWB.

Lotniczy list przewozowy *e-Air Waybill* (e-AWB)

Do użytku wchodzi stopniowo także *e-Air Waybill* (e-AWB), dokument opracowany przez IATA do użytku wyłącznie w formie elektronicznej, który ma zastąpić w pełni list wystawiany w formie papierowej. Jest to konieczne w sytuacji rozliczeń umów nową formą – BPO, która ma zastąpić akredytywę dokumentową, opracowaną przez ICC w Paryżu wraz z ISO i SWIFT, gdzie porównanie zgodności dokumentów następuje wyłącznie w formie elektronicznej przez specjalną aplikację. Oczywiście, list przewozowy e-AWB ułatwi znacznie posługiwanie się dokumentami także w normalnych sytuacjach. Obecnie IATA uzgadnia jego akceptowanie przez różnych przewoźników. Wymaga to wdrożenia właściwego oprogramowania, zgodnego w skali międzynarodowej.

Polska znajduje się na liście krajów (wg IATA), które akceptują przy odprawie celnej dokument e-AWB z wyjątkami. Dokument ten nie jest akceptowany przy tranzycie.

7.4.
Stowarzyszenia IATA i ICAO

IATA to Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych (International Air Transport Association)2. Główną siedzibą IATA jest Montreal. Posiada ono także dodatkowo siedzibę w Genewie (Szwajcaria). Zrzeszenie to skupia 265 przewoźników lotniczych, którzy obsługują ok. 83% światowego ruchu lotniczego.

W zakresie przewozów towarowych IATA opracowała zasady transportu lotniczego towarów niebezpiecznych IATA – DGR (*IATA*

Dangerous Goods Regulations). Zajmuje się także wydawaniem wykładni prawnej w powyższym zakresie.

IATA opracowała też ważną, międzynarodową taryfę towarową IATA – TACT (*The Air Cargo Tariff*), jako dokument odgrywający szczególną rolę w kształtowaniu się stawek za przewóz towarów w transporcie lotniczym. Stanowi ona zbiór zasad obowiązujących przy ustalaniu stawek.

Stawki IATA – TACT dzielą się na grupy:

- stawki ogólne – gdzie przelicznik ustala się za kilogram;
- stawki rodzajowe – ustalane dla przewozów wskazanych rodzajów towarów na ustalonych trasach;
- stawki klasyfikacyjne – dla wskazanych ładunków, wyrażone w procentach w stosunku do stawek normalnych.

W tej taryfie spotyka się także stawki ulgowe – specjalne (przy dużych partiach ładunków) oraz klasyfikacyjne (podwyższone lub obniżone dla określonych ładunków). Specjalne stawki dotyczą też przewozu w jednostkach ładunkowych (paletach lub kontenerach).

IATA przygotowała również nowy, wspomniany wyżej dokument, jakim jest lotniczy list przewozowy e-AWB.

Głównym celem działalności IATA jest wspieranie przewozów lotniczych w zakresie rozwoju jakości takich usług, w tym nowych uregulowań prawnych. W ostatnich latach szczególnego znaczenia nabrały działania zmierzające do zapewnienia bezpieczeństwa, co związane jest ze specjalną kontrolą przesyłek. IATA opracowuje ujednolicone procedury obowiązujące w skali międzynarodowej.

Istotną rolę w transporcie lotniczym pełni Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego ICAO (International Civil Aviation Organization – ICAO)[3], do której należy ponad 190 państw. Jej siedzibą jest Montreal. Działalność ICAO dotyczy całości transportu lotniczego, bez specjalnego podziału na transport osób i towarów. Do szczególnie ważnych zadań ICAO należy zapewnienie bezpieczeństwa w tym transporcie oraz wsparcie jego rozwoju.

Organizacja ta koncentruje się na przestrzeganiu uczciwej konkurencji w transporcie lotniczym, w tym w zakresie taryf przewozowych, a także unikaniu jakichkolwiek przejawów dyskryminacji przewoźników. Wspiera ona rozwój żeglugi powietrznej, a w szczególności dróg lotniczych i portów.

Z obszarem Unii Europejskiej związane są takie organizacje, jak Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego (European Civil Aviation Conference – ECAC), chociaż jej działalność szeroko wykracza poza UE[4]. Obecnie jej członkami są 44 kraje.

Rozdział 8

Współpraca ze spedytorem

8.1. Zakres usług spedycyjnych

Spedytor jest podmiotem, który w znacznym stopniu ułatwia przedsiębiorstwu handlowemu czy produkcyjnemu wykonanie obowiązków w zakresie przewozu towaru do klienta czy od dostawcy. Pomaga on nie tylko zorganizować taki transport, ale także wykonuje szereg czynności związanych z procesem transportowym, jak sporządzenie odpowiedniej dokumentacji i posługiwanie się nią. W gestii spedytora leżą niejednokrotnie takie czynności, jak składowanie towaru, przeładunki, ubezpieczenia i inne podobne.

Duże firmy spedycyjne przekształciły się w tzw. platformy logistyczne i przejęły od producentów wiele funkcji produkcyjnych, na przykład konfekcjonowanie towaru, składanie podzespołów według wymogów klienta itp. Tradycyjnie dokonują konsolidacji czy dekonsolidacji przesyłek.

Spedytor nie świadczy natomiast usług przewozowych, a jedynie zajmuje się ich zorganizowaniem. Oczywiście, wielu spedytorów – posiadając własny tabor samochodowy, kolejowy, morski czy lotniczy – usługi takie proponuje. Należy jednak pamiętać, że w zakresie tych usług spedytor staje się po prostu przewoźnikiem i odpowiada wobec zleceniodawcy jako przewoźnik.

Na etapie współpracy ze spedytorem pojawiają się najczęściej pytania:

– jak zawierać dobre umowy ze spedytorem?

– co zmienia się w umowie, gdy spedytor świadczy usługi transportowe?

– kiedy mają zastosowanie do umowy OPWS?

– czy spedytor może zwolnić się od odpowiedzialności za innych spedytorów i przewoźników?

– w jaki sposób uwzględnia się odpowiedzialność spedytora za szkody?

– czy istnieje konieczność ustalenia dodatkowego ubezpieczenia w umowie poza OCP?

Nie wyczerpuje to listy problemów, ale postaramy się je poruszyć pośród wielu innych w tym rozdziale i w części poświęconej reklamacjom wobec spedytora.

W zakresie współpracy ze spedytorem zastosowanie mają następujące uregulowania:

- **Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny, Tytuł XXVI. Umowa spedycji, art. 794−804**[1]**.**
- **OPWS 2010 – Ogólne Polskie Warunki Spedycyjne 2010**[2]**.**

OPWS 2010 są stosowane do interpretacji praw i obowiązków stron umowy spedycyjnej, jeżeli strony przywołają je w umowie. Spedytorzy, którzy są członkami Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, zobowiązali się stosować te warunki w umowach. Ich najważniejsze postanowienia są zgodne z Kodeksem cywilnym.

Kwestie szczegółowe strony regulują w:

- umowie spedycji, zawieranej najczęściej w formie zlecenia spedycyjnego,
- warunkach ogólnych umów ze spedytorem, tj. (warunkach indywidualnie stworzonych, najczęściej przez spedytora, jeżeli powołuje się na nie w postanowieniach umowy).

Definicja spedytora i czynności spedycyjne

Zgodnie z OPWS 2010 spedytorem jest ten, kto zawodowo, za wynagrodzeniem podejmuje się we własnym imieniu, lecz na rachunek zleceniodawcy lub w imieniu zleceniodawcy wysłania bądź odbioru przesyłki, zorganizowania całości lub części procesu przemieszczenia przesyłki oraz innych czynności związanych z obsługą przesyłki i jej przemieszczaniem.

Do innych usług, o których mowa w tej definicji zalicza się: poradnictwo transportowe, ubezpieczenie, przeładunek, składowanie, pakowanie, konfekcjonowanie, dystrybucję, logistyczne i inne temu podobne.

Spedytor jako rzecznik interesów zleceniodawcy

Spedytor występuje jako rzecznik interesów zleceniodawcy i ładunku względem przewoźnika, chociaż niekiedy zdarza się, że ten sam podmiot wykonuje usługi spedycyjne i przewozowe. Korzystanie z usług spedytora nie jest przy tym obowiązkowe i niektóre przedsiębiorstwa rezygnują z tego rodzaju pośrednictwa, licząc na oszczędności, lub też same zakładają działy spedycyjno-transportowe (tzw. spedycja własna).

Niekiedy jest to uzasadnione i może mieć podstawy, należy tu jednak zachowywać dużą ostrożność. Pomoc fachowego spedytora może być niekiedy niezbędna (zwłaszcza w przypadku bardziej skomplikowanych operacji i nietypowych ładunków, jak np. kontenery, ładunki niebezpieczne, łatwo psujące się, żywe zwierzęta, ładunki ciężkie i ponadgabarytowe, kompletne obiekty przemysłowe), a tworzenie własnej komórki spedycyjnej nie zawsze musi być ekonomicznie uzasadnione i opłacalne.

Spedytor ma istotny wpływ na jakość i koszt transportu poprzez wybór przewoźnika, gałęzi transportu, środka transportu, trasy przewozu, decyzje dotyczące składowania i ubezpieczenia,

konsolidację przesyłek (organizowanie przesyłki zbiorowej), troskę o dokumentację i wiele innych.

Spedytor jako przewoźnik

Spedytor może sam dokonać przewozu. W tym przypadku ma jednocześnie prawa i obowiązki przewoźnika. Według OPWS 2010 spedytor nabywa prawa i obowiązki przewoźnika w przypadku, gdy:

- dokonuje przewozu własnym taborem i wystawia dokument przewozowy;
- występuje jako przewoźnik morski lub operator transportu multimodalnego, wystawiając własny konosament lub konosament FIATA, zwany *Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading*;
- dokonuje przewozu taborem obcym, lecz wystawia dokument przewozowy (przewoźnik umowny);
- przyjmuje zlecenie transportowe.

Mając na uwadze dochodzenie reklamacji związanych z towarem, spedytora takiego należy traktować jako przewoźnika, a reklamacje zgłaszać na podstawie Prawa przewozowego lub właściwej konwencji przewozowej.

Spedytor jako operator transportu multimodalnego

W rozwiązaniach prawnych (poza OPWS) nie zostało to ujęte, niemniej obecnie spedytor może spełniać rolę operatora transportu multimodalnego.

Transport multimodalny (*multimodal transport*) jest to przewóz towarów za jednym dokumentem przewozowym, w tym samym momencie, przez co najmniej dwie różne gałęzie transportu. Spotyka

się także pojęcia transport intermodalny oraz transport kombinowany. W praktyce przewozy te obejmuje się pojęciem transport multimodalny, niemniej w teorii transportu następuje pomiędzy nimi rozróżnienie.

Transport intermodalny (*intermodal transport*) jest to przewóz towarów za jednym dokumentem przewozowym, w jednej i tej samej jednostce ładunkowej lub pojeździe, przy użyciu sukcesywnie różnych gałęzi transportu i bez przeładunku samych towarów w zmieniających się gałęziach transportu.

Transport kombinowany (*combined transport*) jest to przewóz towarów przez co najmniej dwa różne środki transportowe, w którym umowy o przewóz są podpisywane przez spedytora (także zleceniodawcę) z poszczególnymi przewoźnikami, z których każdy odpowiada za wykonanie przewozu na swoim odcinku trasy[3].

Spedytor będący operatorem transportu multimodalnego zajmuje się organizacją jednego z trzech wyżej wymienionych rodzajów transportu. Posługuje się przy tym specjalną dokumentacją, tzw. dokumentami transportu multimodalnego. Dokumenty takie, opracowane przez zrzeszenie spedytorów FIATA, zostały omówione w dalszej części rozdziału.

W transporcie morskim spotykamy ponadto określenie w odniesieniu do spedytora – NVOCC. Występuje ono wówczas, gdy spedytor wstępuje w prawa i obowiązki przewoźnika morskiego. NVOCC jest skrótem od terminu *Non-Vessel Opearating Common Carrier*, co oznacza armatora wirtualnego, niedysponującego własnym taborem, a wynajmującego przestrzeń ładunkową u innych armatorów w celu transportu przesyłek skonsolidowanych. Przewóz dokonywany jest za konosamentem spedytorskim (*House Bill of Lading*).

Spedytor główny (umowny) i zastępczy

Spedytor główny (inaczej umowny) zawiera umowę ze swoim zleceniodawcą o organizację przewozu towaru. Spedytor ten może

następnie powierzyć wszystkie obowiązki wynikające z tej umowy do wykonania innemu spedytorowi, tzw. spedytorowi zastępczemu.

Umowa spedycji i zlecenie spedycyjne

Zgodnie z Kodeksem cywilnym (art. 794) przez umowę spedycji spedytor zobowiązuje się, za wynagrodzeniem w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa, do wysłania lub odbioru przesyłki albo do dokonania innych usług związanych z jej przewozem. Spedytor może występować w imieniu własnym albo w imieniu dającego zlecenie. Do umowy spedycji stosuje się odpowiednio przepisy o umowie zlecenia.

Według OPWS 2010 umowę spedycji uważa się za zawartą w chwili otrzymania przez spedytora zlecenia, chyba że spedytor bez zwłoki zawiadomi dającego zlecenie o odmowie jego przyjęcia. Należy pamiętać, że zgodnie z Kodeksem cywilnym, jeżeli przedsiębiorca otrzymał od osoby, z którą pozostaje w stałych stosunkach gospodarczych, ofertę zawarcia umowy w ramach swej działalności, brak niezwłocznej odpowiedzi poczytuje się za przyjęcie oferty. Oznacza to, że jeżeli strony łączy umowa ramowa, to zlecenie spedycyjne może być traktowane jako oferta zakupu usług spedycyjnych i brak odpowiedzi będzie oznaczał akceptację oferty, czyli zawarcie umowy.

Co prawda według OPWS zlecenie przekazane faksem, teleksem, telefonicznie lub ustnie wymaga niezwłocznego potwierdzenia pisemnego, niemniej wymóg taki w Prawie cywilnym nie istnieje, a więc należy go traktować jako dobrą praktykę. Spedytor – według tych uzansów – nie jest odpowiedzialny za następstwa błędów i nieporozumień wynikłych w związku z otrzymaniem zlecenia ustnie lub telefonicznie.

> Zlecenie powinno określać zakres usługi, rodzaj i właściwości przesyłki, znaki i numery poszczególnych sztuk, ich liczbę, ciężar, wymiary, kubaturę, wszelkie inne dane oraz dokumenty potrzebne

> do prawidłowego wykonania zlecenia. Zleceniodawca ma obowiązek zapewnienia, aby zlecenie było prawidłowe i kompletne.

W razie wypowiedzenia zlecenia bez winy spedytora, spedytorowi należy się stosowne wynagrodzenie za wykonane już czynności oraz zwrot poniesionych wydatków i/lub szkód. Spedytor może uzależnić wykonanie zlecenia od wpłacenia zaliczki na poczet wydatków związanych z jego wykonaniem (np. frachty, opłaty portowe, celne itp.). Spedytor może również uzależnić dalsze wykonywanie zlecenia od natychmiastowego zwrotu dokonanych już wydatków.

Według OPWS w razie braku odmiennej umowy należności spedytora płatne są w ciągu 7 dni roboczych od doręczenia zleceniodawcy rachunku.

Wykonanie umowy (zlecenia spedycyjnego)

Spedytor jest zobowiązany wykonywać swoje czynności zgodnie z przyjętym zleceniem. W przypadku konieczności podjęcia działań nieobjętych zleceniem spedytor powinien kierować się dobrem towaru, zachowaniem należytej staranności i obowiązującymi przepisami prawa.

W przypadku braku w zleceniu jednoznacznych, wystarczających i wykonalnych instrukcji lub szczególnych uzgodnień, spedytor ma wolny wybór czasu, sposobu wysyłki, rodzaju przewozu i taryf. Spedytor działa w każdym przypadku, uwzględniając dobro towaru, lecz na ryzyko i rachunek zleceniodawcy.

Odpowiedzialność spedytora za towar

Poświadczenie odbioru przesyłki wydane przez spedytora stwarza domniemanie przyjęcia przez spedytora ładunku w takim stanie, jak to uwidoczniono w poświadczeniu.

Spedytor ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą z niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązków wynikających z umowy spedycji, chyba że udowodni, iż nie mógł zapobiec szkodzie pomimo dołożenia należytej staranności. Odpowiada on także za przewoźników, składowników, przeładowców, dalszych spedytorów i inne osoby, którymi posługuje się przy wykonaniu zlecenia, chyba, że nie ponosi winy w wyborze.

Zakres odpowiedzialności spedytora w przypadku utraty, ubytku, uszkodzenia przesyłki bądź opóźnienia dostawy w czasie, gdy pozostawała ona w jego władaniu, nie może przekroczyć zwykłej wartości przesyłki. Jeżeli termin dostawy nie był zastrzeżony w zleceniu, spedytor nie odpowiada za opóźnienie dostawy. Roszczenie z umowy spedycji przedawnia się z upływem roku.

Szczegółowo procedury dochodzenia i załatwiania roszczeń zgłoszonych wobec spedytora omówiono w rozdziale 12.

8.2.
Procedury współpracy ze spedytorem

Proces transportowo-spedycyjny to uporządkowana sekwencja czynności związanych z zorganizowaniem obsługi transportowo-spedycyjnej. Proces transportowo-spedycyjny może mieć różny przebieg i charakter zależnie od konkretnego przypadku (kontraktu), rodzaju przewozu, gałęzi transportu.

Z reguły pierwszym zasadniczym etapem jest przygotowanie przez eksportera zlecenia spedycyjnego i przekazanie go spedytorowi. Czynność ta poprzedzana jest jednak niejednokrotnie poszukiwaniem spedytora mogącego najlepiej wykonać daną usługę. Na podstawie otrzymanego zlecenia spedytor sporządza koncepcję przewozu i przesyła producentowi instrukcję wysyłkową.

Dowodem zawarcia umowy spedycji jest przy tym przyjęcie przez spedytora bez zastrzeżeń od zleceniodawcy zlecenia spedycyjnego.

W oparciu o nie spedytor przygotowuje inne dokumenty (instrukcję wysyłkową, zgłoszenie celne) oraz opracowuje koncepcję przewozu.

Dalszy etap to zawarcie przez spedytora umów o przewóz i ewentualnie ubezpieczenia, przygotowanie ładunku i dokumentacji do odprawy celnej. Czynności te – zależnie od postanowień kontraktu – może wykonywać sam spedytor lub też rola jego ogranicza się do pomocy i doradztwa (np. przygotowanie wzorów prawidłowo wypełnionych dokumentów i przekazanie ich producentowi lub wysyłającemu przesyłkę). Spedytor wykonuje też czynności towarzyszące przewozowi, jak konwojowanie, rzeczoznawstwo i kontrola, przeładunki, badania weterynaryjne i fitosanitarne, oraz śledzi losy przesyłki i informuje o nich zleceniodawcę. Proces spedycyjny zamyka przekazanie ładunku odbiorcy, zamknięcie obiegu dokumentów i rozliczenie transakcji.

Spedytor specjalizujący się wyłącznie w obsłudze przesyłek skonteneryzowanych jest operatorem kontenerowym. Operator kontenerowy organizuje pełny cykl dostawy „dom – dom", zawierając umowy o przewóz we własnym imieniu z różnymi przewoźnikami, wystawiając własny dokument na całą trasę przewozu, oferując doradztwo w zakresie sztauerki (rozłożenia ładunku w kontenerze), organizując kontrolę ładunku czy też zgłaszając go do odprawy celnej.

Spedytor ponosi odpowiedzialność za powierzoną mu przesyłkę. Do podstawowych praw spedytora należą:

- otrzymanie wynagrodzenia w formie prowizji spedycyjnej za czynności wykonane zgodnie ze zleceniem oraz zwrot poniesionych wydatków;
- prawo do zastawu zabezpieczającego roszczenia do prowizji oraz zwrotu dodatkowych wydatków, dopóki przesyłka znajduje się u spedytora.

Podstawowymi obowiązkami spedytora są:

- wykonywanie zleceń spedycyjnych związanych z wysyłaniem lub odbiorem przesyłki oraz z innymi czynnościami wchodzącym

w zakres spedycji;

- podejmowanie starań o zwrot nienależnie pobranych sum przez przewoźników i inne przedsiębiorstwa usługowe, zapłaconych przez spedytora w związku z wykonywaną przez niego umową;
- wykonywanie czynności mających na celu zabezpieczenie praw zleceniodawcy wobec przewoźników i innych przedsiębiorstw usługowych w przypadku powstania szkód stwierdzonych przy wykonywaniu spedycji.

Spedytor odpowiada za straty wynikłe z:

– utraty, czyli całkowitego zaginięcia przesyłki,

– ubytku, czyli częściowego zaginięcia przesyłki,

– uszkodzenia,

– opóźnienia wykonania zlecenia.

Odpowiedzialność spedytora opiera się na zasadzie domniemania. Jest obowiązany do naprawienia szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, chyba że jest to następstwem okoliczności, którym spedytor nie mógł zapobiec, mimo wykonywania zleconych czynności z należytą starannością. Ciężar udowodnienia owych okoliczności spoczywa na spedytorze. Spedytor odpowiada nie tylko za własne działania i zaniechania, lecz także za zachowanie osób, przy pomocy których wykonuje usługi, jak również osób, którym powierza wykonanie usług.

8.3.
Dokumenty spedycyjne

Dokumenty, którymi posługuje się spedytor można podzielić na:

- dokumenty występujące na etapie umowy ze spedytorem (np. zlecenie spedycyjne, akceptacja zlecenia);
- dokumenty spedycyjne FIATA;

- dokumenty przewozowe (także składowe);
- dokumenty pomocnicze (świadectwa jakości, certyfikaty itp.);
- dokumenty celne;
- dokumenty inne.

W gestii spedytorów leży przede wszystkim posługiwanie się dwiema pierwszymi grupami dokumentów i one zostaną omówione niżej. Dokumenty z innych grup spedytorzy także sporządzają i posługują się nimi, niemniej w ramach umowy robią to, wyręczając w tym zakresie zleceniodawcę. Dokumenty te służą natomiast to wykonania obowiązków zleceniodawcy wobec innych podmiotów, na przykład przewoźników.

Zlecenie spedycyjne

Zlecenie spedycyjne może być przekazane w formie ustnej (bezpośrednio lub telefonicznie) albo pisemnej (pocztą, mailem, faksem). Potwierdzenie przez spedytora bez zastrzeżeń przyjęcia zlecenia spedycyjnego oznacza zawarcie umowy spedycji. Przy stałych stosunkach gospodarczych ze spedytorem może dojść do milczącej akceptacji ze strony spedytora i do zawarcia umowy przy braku niezwłocznego sprzeciwu.

> W zleceniu spedycyjnym powinny się znaleźć wszystkie najważniejsze informacje konieczne do prawidłowego zorganizowania przewozu.

Większe firmy spedycyjne dysponują gotowymi formularzami zleceń spedycyjnych w eksporcie i imporcie.

Do najistotniejszych należą informacje dotyczące:

– eksportera i dostawcy (jego nazwa, adres itp.),

– odbiorcy i importera (kraj, nazwa, adres, kontakt),

– towaru (nazwa, wielkość przesyłki, waga, wymiary, właściwości, opakowanie, wartość),
– warunków kontraktu (warunki dostawy, wysokość stawki itp.),
– ilości, rodzaju i sposobu wystawienia dokumentów załadowczych,
– kontroli ilościowej i jakościowej,
– odprawy celnej i ubezpieczenia.

W trakcie realizacji kontraktu mogą mieć miejsce różne zmiany, o których zleceniodawca powinien zawiadomić spedytora. Wówczas, obok zlecenia zasadniczego, może wystąpić zlecenie uzupełniające, przekazane spedytorowi telefonicznie, mailem, faksem lub pisemnie.

Na podstawie zlecenia spedycyjnego spedytor przygotowuje dla potrzeb dostawcy instrukcję wysyłkową. Zawiera ona niezbędne informacje ułatwiające przygotowanie do wysyłki ładunku i towarzyszącej mu dokumentacji.

W swojej pracy spedytorzy mają do czynienia również z innymi dokumentami, zwłaszcza celnymi (zgłoszenie celne), ubezpieczeniowymi i składowymi. Często stosowany jest awiz wysyłkowy i awiz nadejścia, czyli dokumenty informujące o losach przesyłki.

Dokumenty transportowo-spedycyjne FIATA

Współcześnie na coraz większą skalę stosuje się dokumenty transportowo-spedycyjne, ujednolicone w skali międzynarodowej oraz przystosowane do przesyłania ładunków w transporcie kombinowanym. Pomimo wykorzystania różnych gałęzi transportu, przewóz odbywa się na podstawie jednego, wspólnego dokumentu przewozowego. W tym kierunku idą starania m.in. Międzynarodowego Zrzeszenia Spedytorów FIATA. Zrzeszenie FIATA opracowało jednolitą koncepcję następujących dokumentów spedycyjnych:

1. Dokumenty przewozowe:

   −FBL (*Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading*) – konosament transport multimodalnego FBL,

   −FWB (*Non-negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill*) – multimodalny list przewozowy FWB.

2. Zaświadczenia spedytora o przejęciu ładunku:

   −FIATA FCR (*Forwarders Certificate of Receipt*) – spedytorskie zaświadczenie przyjęcia towaru do wysyłki FCR,

   −FIATA FCT (*Forwarders Certificate of Transport*) – spedytorskie zaświadczenie transportowe FCT.

3. Dokument składowy:

   −FWR (*FIATA Warehouse Receipt*) – spedytorski kwit składowy FWR.

4. Zlecenie spedycyjne:

   −FFI (*FIATA Forwarding Instruction*) – zlecenie spedycyjne FFI.

5. Deklaracje załadowcy:

   −FIATA SDT (*Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods*) – deklaracja załadowcy dla przewozu ładunków niebezpiecznych SDT,

   −FIATA SIC (*Shippers Intermodal Weight Certificate*) – deklaracja załadowcy nt. wagi towaru w kontenerze.

FBL – konosament transportu multimodalnego

Jest to zbywalny, multimodalny konosament, który posiada cechy papieru wartościowego. Umożliwia on spedytorowi występowanie w roli przewoźnika morskiego w przewozach z portu do portu oraz w roli operatora multimodalnego.

Konsoament ten zyskał dużą popularność wśród spedytorów i stał się najszerzej wykorzystywanym dokumentem, opracowanym przez FIATA. Wprowadziło go do swojej praktyki ponad 50 zrzeszeń spedytorów w różnych krajach.

Dokument FBL oparto na Regułach UNCTAD/ICC, dotyczących dokumentów w transporcie multimodalnym. Jest dokumentem wielostronnym i umożliwia przewóz towaru dowolną liczbą środków transportu. Oczywiście, kwestie te są konkretyzowane w treści dokumentu, po jego wypełnieniu.

FBL jest przyjmowany przez banki przy realizacji zapłaty za towar, w szczególności, gdy płatność następuje za pomocą akredytywy dokumentowej. FBL spełnia wymogi zwyczajów UCP 600 w zakresie dokumentów transportowych, które są wystawiane przez spedytorów.

Klauzule FBL zawierają warunki, na jakich spedytor zobowiązuje się dokonać przewozu, niemniej – jak każdy inny konosament – nie jest on umową przewozu, a jedynie potwierdzeniem warunków umowy. W swojej treści określa zazwyczaj ograniczenia odpowiedzialności wystawcy tego dokumentu. Ograniczenia te odnoszą się do właściwych konwencji przewozowych. Należy pamiętać, że konwencje te nie przewidują możliwości ograniczania odpowiedzialności w większym stopniu, niż to wskazano w ich treści. Po odpowiednim zgłoszeniu i uiszczeniu dodatkowych opłat możliwa jest natomiast odpowiedzialność wyższa.

FWB – multimodalny list przewozowy

FWB jest niezbywalnym, multimodalnym listem przewozowym, wykorzystywanym głównie w transporcie lotniczym, który stosuje się zarówno przy przewozach „z portu lotniczego do portu lotniczego", jak i w przewozach multimodalnych. Jako dokument spedycyjny, wystawiany jest przez spedytora, który dokonuje konsolidacji przesyłek i występuje w roli przewoźnika umownego.

Spedytor ten wystawia dokument FWB w imieniu linii lotniczej, bo w zasadzie list przewozowy jest dokumentem przewoźnika. Spedytor wystawiający FWB przejmuje obowiązki i odpowiedzialność przewoźnika.

Z punktu widzenia spedytora konieczne jest posiadanie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej na poziomie co najmniej zgodnym z limitami odpowiedzialności przewoźnika. Wynika to z faktu, że odpowiedzialność przewoźnika jest wyższa niż odpowiedzialność spedytora.

Dokument FWB jest zgodny z wymogami zwyczajów dotyczących akredytyw, co ma szczególne znaczenie przy rozliczaniu umów akredytywą.

FIATA FCR – spedytorskie zaświadczenie przyjęcia towaru do wysyłki

Zaświadczenie spedytora FCR jest dokumentem, za pomocą którego spedytor potwierdza, że przyjął opisany w nim towar wraz z nieodwołalnym zleceniem przesłania go lub zatrzymania do dyspozycji wymienionego w dokumencie odbiorcy.

Zlecenie powyższe może być anulowane lub zmienione tylko wówczas, gdy oryginał FCR zostanie zwrócony spedytorowi, który go wystawił, i tylko wtedy, jeśli spedytor jest jeszcze w posiadaniu towaru. Sprzedawca nie może dysponować przekazanym spedytorowi towarem, gdy oryginał FCR został już przekazany odbiorcy.

Dokument ten jest używany przede wszystkim w sytuacjach, gdy sprzedawca sprzedaje towar na warunkach EXW i chce przedstawić kupcowi dowód wywiązania się ze swych obowiązków handlowych oraz otrzymać zapłatę za towar.

Dokument FCR wystawia się w oryginale i jest to dokument niezbywalny. Umożliwia on sprzedającemu otrzymanie należności za wysłany towar, ponieważ potwierdza wysyłkę. Może w tym zakresie

zastępować kopię dla nadawcy listu przewozowego, na przykład CMR. Nie wskazuje natomiast zawarcia umowy przewozu, co leży w gestii kupującego.

FIATA FCT – spedytorskie zaświadczenie transportowe

Spedytorskie zaświadczenie transportowe FCT zostaje wydane wysyłającemu w momencie przyjęcia przez spedytora towaru do wysyłki. Poprzez wystawienie tego dokumentu spedytor potwierdza, że przyjął do wysyłki opisaną w nim przesyłkę, i zobowiązuje się jednocześnie wydać ją zgodnie z instrukcją wysyłającego prawnemu posiadaczowi tego dokumentu w określonym miejscu przeznaczenia.

FCT jest używane przede wszystkim wtedy, gdy koszty i ryzyka transportowe spoczywają na sprzedawcy aż do momentu wydania towaru odbiorcy. Poprzez złożenie FCT przez sprzedawcę w banku można bowiem uzyskać zapłatę za towar na warunkach D/P (inkaso dokumentowe, czyli dokumenty za płatność).

Oryginał FCT stanowi prawny dowód dysponowania ładunkiem i jest dokumentem zbywalnym. Umożliwia on zbywanie praw do towaru za pomocą indosu, jak w przypadku konosamentu.

Spedytor oświadcza w FCT, że nie jest przewoźnikiem. Stwierdza on jednocześnie, że posiada upoważnienie do zawarcia umowy przewozu z przewoźnikiem na warunkach typowych. Do przewozu towaru spedytor wykorzystuje przewoźnika.

FCT pokrywa całą drogę przewozu, niemniej spedytor nie przejmuje odpowiedzialności za zatrudnionych przewoźników, musi natomiast starannie ich wybrać.

Dla sprzedającego dokument FCT stwarza podobne możliwości, jak dokument FCR. Dla kupującego jest jednak dokumentem o znacznie szerszych możliwościach, co wynika z jego zbywalności.

FWR – spedytorski kwit składowy

Spedytorski kwit składowy FWR jest ujednoliconym dokumentem składowym, którym posługują się spedytorzy występujący jednocześnie w roli przedsiębiorstw składowych.

Dokument FWR jest zobowiązaniem przyjmującego na skład spedytora do wydania towaru osobie spełniającej warunki określone w tym dokumencie. Nie spełnia on funkcji warrantu, czyli typowego dowodu składowego, jednodokumentowego (warrant) czy wielodokumentowego (warrant i rewers).

FWR nie stanowi zatem tytułu prawnego do towaru ani też nie daje jego posiadaczowi prawa do dysponowania składowanym towarem. Prawo to przysługuje jedynie temu, kto oddał towar. W związku z tym dokument ten jest na ogół imienny. Czasami spotyka się tego typu dokumenty wydane na zlecenie czy na okaziciela i wówczas istnieje możliwość przelania praw do towaru poprzez indos, czyli adnotację „ustępuję na rzecz …".

FFI – zlecenie spedycyjne

Zlecenie spedycyjne FFI jest ujednoliconym zleceniem spedycyjnym, które wysyła spedytorowi zleceniodawca. Zawiera ono m.in. szczegółowy opis towaru i jego wysyłki – miejsce i termin załadunku, miejsce i ewentualny termin wyładunku, wymagania odnośnie do użytego środka transportu oraz ubezpieczenia, a także informacje wynikające z umowy ze spedytorem.

Spedytorzy niejednokrotnie umieszczają na swoich stronach www taki ujednolicony dokument, który zleceniodawca wypełnia i wysyła w formie elektronicznej. Przed wysłaniem musi zazwyczaj zaakceptować ogólne warunki świadczenia usługi spedycyjnej. Z warunkami takimi może zapoznać się także na stronie www w zabezpieczonym pliku PDF.

Przy stałej współpracy warunki takie są negocjowane i ustalane przez strony, często w postaci umowy ramowej.

FIATA SDT – deklaracja załadowcy dla przewozu ładunków niebezpiecznych

FIATA SDT jest deklaracją załadowczą, którą wykorzystuje się przy przewozie towarów niebezpiecznych. Wystawia ją załadowca, a nie spedytor. Dokument ten zawiera informacje niezbędne dla wszystkich uczestników procesu. Niezależnie od wystawienia takiego dokumentu przy przewozie ładunku niebezpiecznego muszą być spełnione określone procedury i wymagane są odpowiednie zezwolenia. Taki przewóz wiąże się również z koniecznością odpowiedniego oznakowania oraz posiadania odpowiednich kwalifikacji przez osoby wykonujące przewóz. Dokument FIATA SDT nie załatwia tych wszystkich problemów i należy go traktować jedynie jako informację przekazaną spedytorowi.

FIATA SIC – deklaracja załadowcy na temat wagi towaru w kontenerze

Dokument FIATA SIC jest deklaracją załadowcy o wadze samego towaru w kontenerze. Występuje on w handlu ze Stanami Zjednoczonymi, gdzie tamtejsze prawo wymaga takiego dokumentu w przypadku przekroczenia wagi 29 000 lb (czyli ok. 13 154 kg) przez towar, licząc wraz z opakowaniem (w tym palety).

Inne dokumenty

Spedytorzy powszechnie posługują się także dokumentami przewozowymi, w tym dotyczącymi transportu multimodalnego, sporządzając je w imieniu nadawców, dokumentami niezbędnymi do celów odprawy celnej i poświadczenia pochodzenia towaru, dokumentami składowymi, dokumentami kontroli jakości i ilości czy dokumentami wynikającymi ze specyfiki handlu danym towarem. Zleceniodawca może w umowie spedycyjnej powierzyć spedytorowi wyręczenie go w obowiązkach załatwienia czy sporządzenia takiego dokumentu, a następnie przedstawienia go określonym podmiotom uczestniczącym w procesie transportowym czy władzom

poszczególnych krajów. Część takich dokumentów omówiona została we właściwych rozdziałach książki, a w odniesieniu do innych odsyłamy do książek przedstawiających procedury handlowe, jak *Eksport w przedsiębiorstwie* czy *Zakupy w przedsiębiorstwie*[4].

8.4.
Uzanse OPWS 2010

Uzanse OPWS 2010 to skrócona nazwa Ogólnych Polskich Warunków Spedycyjnych, w wersji z 2010 r., które zostały opracowane przez Polską Izbę Spedycji i Logistyki w Gdyni (PISiL). Izba dokonała tego Uchwałą nr 35 Rady z dnia 11 października 2002 r. jako OPWS 2002. Zostały one następnie aprobowane Uchwałą Prezydium KIG dnia 23 kwietnia 2003 r., nr 59/15/2003. Warunki te poddano później nowelizacji, czego dokonała Polska Izba Spedycji i Logistyki w 2010 r. Uchwałą nr 1/01/2010 z dnia 14 stycznia 2010 r.[5]

> Uzans oznacza w tym przypadku zwyczaj, który został skodyfikowany przez miarodajną instytucję. W skali międzynarodowej takie zwyczaje kodyfikuje m.in. ICC w Paryżu. OPWS 2010 można uznać za skodyfikowane polskie zwyczaje dotyczące współpracy ze spedytorem.

Oparte są one na postanowieniach Kodeksu cywilnego w zakresie umowy spedycji i odpowiedzialności spedytora, na zwyczajach w zakresie spedycji i szerokiej interpretacji problemów występujących w sferze spedycji, podjętych przez PISiL. Wprowadzają m.in. limity odpowiedzialności spedytora. OPWS 2010 mogą zastąpić warunki ogólne do umowy spedycji.

Co prawda, według samych OPWS 2010 mają one zastosowanie w stosunkach pomiędzy spedytorem a jego zleceniodawcą, a w przypadku spedytora zastępczego także pomiędzy nim a zleceniodawcą osoby, która udzieliła spedytorowi zastępczemu zlecenia – jeżeli przynajmniej jedna ze stron jest członkiem Polskiej

Izby Spedycji i Logistyki, wydaje się jednak możliwe przywołanie ich w umowie także poprzez innych spedytorów i ich zleceniodawców.

Spedytor zastępczy, o którym mowa powyżej, to podmiot, któremu spedytor główny powierza w celu wykonania zlecenia całość obowiązków wynikających z zawartej pomiędzy spedytorem głównym a jego zleceniodawcą umowy spedycji.

Tabela 8.1.
Wybrane postanowienia OPWS 2010 w zakresie współpracy ze spedytorem

OPWS 2010		
Paragraf	**Punkt**	**Brzmienie**
§ 7. Umowa spedycji	7.2.	Przez umowę spedycji spedytor zobowiązuje się za wynagrodzeniem, w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa, do wysłania lub odbioru przesyłki albo do dokonania innych usług związanych z jej przewozem.
	7.2.	Umowę spedycji uważa się za zawartą **z chwilą otrzymania przez spedytora zlecenia spedycyjnego**, jeżeli jego postanowienia, wraz z poprzedzającą wpływ zlecenia i wiążącą w chwili jego złożenia **ofertą spedytora**, przewidują wszystkie **istotne postanowienia umowy** spedycji. W innym przypadku do zawarcia umowy spedycji dochodzi z chwilą ustalenia pomiędzy stronami **wszystkich istotnych warunków** tej umowy.
	7.3.	W przypadku **braku zamiaru wykonania usługi** spedytor winien bez zwłoki **powiadomić o tym** składającego zlecenie.
§ 8. Zlecenie spedycyjne	8.1.	Spedytor wykonuje czynności na podstawie zlecenia.
	8.2. 8.2.1.	Zlecenie dla jego ważności **nie wymaga formy pisemnej**, jednakże dla uniknięcia

	8.2.2.	nieporozumień i nieprawidłowości w jego realizacji zaleca się, by wystawione zostało lub potwierdzone w formie pisemnej. Spedytor **nie jest odpowiedzialny** za następstwa błędów i nieporozumień wynikłych w związku z otrzymaniem zlecenia **ustnie lub telefonicznie**. Spedytor nie jest odpowiedzialny za skutki dodatkowych instrukcji udzielanych przez zleceniodawcę bezpośrednio innym stronom uczestniczącym w realizacji spedycji.
	8.7.	Przyjęte zlecenie spedytor **może przekazać** do wykonania w całości lub w części **osobom trzecim**. W tym przypadku wszelkie postanowienia dotyczące ograniczenia odpowiedzialności spedytora, zawarte w niniejszych OPWS, odnoszą się także do spedytorów dalszych i zastępczych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Ogólnych Polskich Warunków Spedycyjnych 2010, http://pisil.pl/opws-2010/.

OPWS 2010 nie mają charakteru bezwzględnie obowiązującego aktu prawnego, a więc strony umowy spedycji powinny przywołać je w zawieranej umowie, nawet jeżeli przybiera ona formę zlecenia spedycyjnego. Ponadto postanowienia umowne będą miały pierwszeństwo przed OPWS 2010.

OPWS 2010 są jedynym tego typu, skodyfikowanym zwyczajem, a więc sądy czy arbitraże, w przypadku braku właściwych uregulowań w bezwzględnie obowiązującym prawie czy umowie spedycji, powinny odwołać się właśnie do tego zbioru, wychodząc z założenia, że strony go znały i brały pod uwagę przy zawieraniu umowy spedycji, która podlegała prawu polskiemu.

Spedytor wykonuje czynności na podstawie zlecenia spedycyjnego, które nie wymaga formy pisemnej, a więc może być udzielone ustnie, na przykład przez telefon. W celach dowodowych i aby uniknąć nieporozumień zaleca się jednak, żeby zlecenie takie było sformułowana na piśmie.

Zgodnie z OPWS 2010 umowę spedycji uważa się za zawartą z chwilą otrzymania przez spedytora zlecenia spedycyjnego, jeżeli jego postanowienia są zgodne z ofertą spedytora. W przypadku braku zamiaru wykonania usługi spedytor winien bez zwłoki powiadomić o tym składającego zlecenie.

W odniesieniu do zawierania umów ze spedytorem zastosowanie mają zasady prawa cywilnego w zakresie umów, przy czym należy zwrócić uwagę na możliwość zawarcia umowy poprzez milczące przyjęcie oferty w sytuacji, gdy strony łączą stałe stosunki gospodarcze, na przykład umowa ramowa. Do tych kwestii nie odnoszą się OPWS 2010, ale została ona omówiona wyżej. Tryb zawierania umowy w formie zlecenia (stanowiącego ofertę lub jej akceptację) nie wyklucza możliwości podpisania ze spedytorem umowy jednodokumentowej.

Przyjęte zlecenie spedytor może przekazać do wykonania w całości lub w części osobom trzecim. Pojawia się tutaj problem odpowiedzialności spedytora za te osoby trzecie. Spedytor, zgodnie z OPWS 2010, odpowiada za działania takich osób, niemniej z takiej odpowiedzialności może się zwolnić, jeżeli nie ponosi tzw. winy w wyborze. Postanowienia OPWS 2010 są w zasadniczych kwestiach zgodne z postanowieniami Kodeksu cywilnego w zakresie umowy spedycji.

Najważniejsze postanowienia OPWS 2010 dotyczą reklamacji składanych wobec spedytorów. Zasady odpowiedzialności spedytora i możliwości zwolnień od odpowiedzialności omówiono w rozdziale 12.

8.5.
Organizacje FIATA i CLECAT

Branża transportowo-spedycyjno-logistyczna (TSL) wykazuje stosunkowo wysoki stopień zorganizowania poprzez sieć organizacji krajowych i międzynarodowych. W przypadku przewoźników są to na ogół organizacje branżowe, związane z daną gałęzią transportu. W ramach tych organizacji dochodzi do ujednolicenia procedur transportowych oraz właściwej dokumentacji. Organizacje takie zostały wskazane przy omawianiu poszczególnych gałęzi transportu.

Na rynkach krajowych funkcjonują też organizacje, które są zrzeszeniami spedytorów. Wchodzą one w skład zrzeszeń działających na rynku międzynarodowym. Najszerzej działającą i najbardziej znaną organizacją tego typu jest Międzynarodowa Federacja Zrzeszeń Spedytorów FIATA. Spedytorzy powszechnie posługują się dokumentami opracowanymi przez tę organizację. FIATA ma charakter ogólnoświatowy. W ramach Unii Europejskiej prowadzi natomiast działalność Europejskie Stowarzyszenie Spedycji, Transportu, Logistyki i Spraw Celnych CLECAT. W Polsce organizacją zrzeszającą spedytorów jest Polska Izba Spedycji i Logistyki (PISiL).

Międzynarodowa Federacja Zrzeszeń Spedytorów FIATA

FIATA to Międzynarodowa Federacja Zrzeszeń Spedytorów (International Federation of Freight Forwarders Associations), która zrzesza narodowe organizacje spedytorów z ponad 150 krajów. Narodowe organizacje skupiają krajowe przedsiębiorstwa spedycyjne. W Polsce organizacją taką jest Polska Izba Spedycji i Logistyki z siedzibą w Gdyni, która należy do FIATA od 1993 r., pierwotnie pod nazwą Polski Związek Spedytorów Międzynarodowych.

Siedzibą FIATA jest Zurich w Szwajcarii. FIATA reprezentuje środowisko spedytorów na forum międzynarodowym, współpracując z licznymi organizacjami w sferze handlu międzynarodowego, takimi jak Międzynarodowa Izba Handlowa (ICC) w Paryżu, Światowa Organizacja Handlu (WTO) czy Światowa Organizacja Celna (WCO). Prowadzi ożywioną działalność także na forum ONZ, w szczególności w UNCTAD – Konferencji Narodów Zjednoczonych do spraw Handlu i Rozwoju (The United Nations Conference on Trade and Development) oraz UNCITRAL – Komisji Narodów Zjednoczonych ds. Międzynarodowego Prawa Handlowego (The UN Commission on International Trade Law).

Federacja ta podejmuje także ścisłą współpracę z organizacjami branżowymi w sferze transportu, takimi jak:

- IRU – Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (The International Road Transport Union);
- UIC – Międzynarodowa Unia Kolejowa (The International Union of Railways);
- IATA – Stowarzyszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego (The International Air Transport Association).

FIATA zajmuje się opracowywaniem i standaryzacją dokumentów wykorzystywanych przez spedytorów, jak:

– konosament transportu multimodalnego FBL,

– multimodalny list przewozowy FWB,

– spedytorskie zaświadczenie przyjęcia towaru do wysyłki FCR,

– spedytorskie zaświadczenie transportowe FCT,

– spedytorski kwit składowy FWR,

– zlecenie spedycyjne FFI,

– deklaracja załadowcy dla przewozu ładunków niebezpiecznych SDT,

– deklaracja załadowcy nt. wagi towaru w kontenerze.

FIATA opracowała także ujednolicone warunki spedycyjne – *FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services*.

W ramach FIATA funkcjonują Instytut Transportu Multimodalnego (MTI), Instytut Transportu Lotniczego (AFI) oraz Instytut Spraw Celnych (CAI).

Europejskie Stowarzyszenie Spedycji, Transportu, Logistyki i Spraw Celnych CLECAT

Europejskie Stowarzyszenie Spedycji, Transportu, Logistyki i Spraw Celnych CLECAT (European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services, fr. Comité de Liaison Européen des Commissionaires et Auxiliaires de Transport du Marché Commun – CLECAT) ma siedzibę w Brukseli i jest podmiotem zrzeszającym narodowe organizacje spedytorów, logistyków i agentów celnych z krajów członkowskich Unii Europejskiej.

CLECAT działa od 1958 r. i obecnie zrzesza ponad 20 organizacji narodowych, których członkami jest blisko 19 tys. firm. W Polsce organizacją taką jest Polska Izba Spedycji i Logistyki, która należy do CLECAT od 2001 r.

CLECAT ściśle współpracuje z ogólnoświatową organizacją spedytorów FIATA.

Głównym celem CLECAT jest reprezentowanie branży TSL w Europie oraz dbanie o interesy tej branży, szczególnie przy tworzeniu i nowelizacji prawa europejskiego dotyczącego transportu, spedycji i zagadnień celnych.

Rozdział 9

Negocjowanie bazy dostawy według Incoterms 2010

9.1. Baza dostawy

Przed przystąpieniem do ostatecznych negocjacji sprzedający i kupujący, zarówno w umowach zagranicznych, jak i krajowych, ustalają zazwyczaj swoje preferencje w zakresie ogólnej koncepcji umowy. Przez pojęcie **ogólnej koncepcji umowy** rozumie się przede wszystkim wybór bazy dostawy, czego strony dokonują, podporządkowując kontrakt jednemu ze zwyczajowych, powszechnie uznawanych terminów handlowych.

Interesy stron są w obu przypadkach odmienne. Wynika to z tego, że jeżeli zostanie zastosowana baza dostawy, zgodnie z którą gestię transportową i ubezpieczeniową będzie posiadał sprzedający, pozbawi to automatycznie tych gestii i płynących z tego tytułu korzyści kupującego.

> Ostateczne preferencje w zakresie wyboru ogólnej koncepcji umowy zależą od aktualnej sytuacji na rynku frachtowym, ubezpieczeniowym, oceny standingu finansowego partnera i jego solidności, zwyczajów stosowanych w handlu danym towarem i innych czynników.

Przyjęcie określonej, ogólnej koncepcji umowy stanowi dopiero podstawę do ustalenia ceny towaru, po dokładnej analizie ponoszonych przez sprzedającego kosztów.

Ustalenie bazy dostawy zostaje więc dokonane poza przewoźnikiem czy spedytorem. Dla podmiotów tych baza dostawy jest jednak niezwykle istotna, ponieważ wskazuje, jakie mają obowiązki wobec zleceniodawców i kto będzie ewentualnie dochodził wobec nich roszczeń z tytułu niewłaściwego wykonania umowy czy utraty lub uszkodzenia towaru.

9.2.
Terminy uniwersalne w Incoterms 2010

Wyboru warunków dostawy strony kontraktu dokonują obecnie w większości przypadków przez podporządkowanie umowy jednemu z terminów handlowych Incoterms. Zbiór Incoterms został skodyfikowany przez Międzynarodową Izbę Handlową w Paryżu (International Chamber of Commerce – ICC), która wydała pierwszy zbiór tych terminów w roku 1936. Kolejne nowelizowane wersje Incoterms pochodzą z lat 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 i 2010. Wszystkie stanowią zbiór przeznaczony do dowolnego stosowania przez kupców. Dlatego bardzo ważne jest powołanie się w umowie na konkretną wersję z rokiem edycji. Najszersze zastosowanie ma wersja najnowsza.

> **Incoterms 2010** to zbiór skodyfikowanych zwyczajów handlowych, regulujących problem organizacji transportu, ponoszenia jego kosztów, w tym kosztów dodatkowych, związanych z przemieszczaniem towaru, oraz ustalających, kto ponosi ryzyko utraty lub uszkodzenia towaru.

Zasady, które zastosowano do terminów Incoterms, są następujące:

- regulują one wyłącznie stosunki pomiędzy sprzedającym a kupującym;
- przewidują zwiększenie obowiązków sprzedającego w kolejnych terminach;
- postanowienia umowne mają pierwszeństwo przed regułami;

- w umowie można wprowadzać zmiany i uzupełnienia do reguł;
- sprzedający nie ponosi obowiązków w zakresie organizacji transportu dalej, niż obciążają go koszty transportu;
- obowiązek ponoszenia kosztów transportu czy jego organizacji nie jest równoznaczny z obowiązkiem ponoszenia ryzyka związanego z towarem (utraty towaru czy uszkodzenia);
- pierwsza litera terminu oznacza jego przynależność do grupy E, F, C, D, które charakteryzują się podobnymi cechami (w nowej wersji Incoterms nie ma już podziału na grupy, ale koncepcja ta została zachowana);
- obowiązek ubezpieczenia towaru istnieje jedynie w terminach CIF i CIP.

Istotną sprawą poruszaną w terminach Incoterms jest **gestia transportowa**, a więc kto i na jakim odcinku organizuje transport oraz ponosi jego koszty. Ogólnie mówiąc, grupy E i F dają gestię transportową kupującemu, a grupy C i D – sprzedającemu.

Kolejna kwestia to **ponoszenie ryzyka utraty lub uszkodzenia towaru**. W tym zakresie grupy E, F i C ryzyko to przypisują kupującemu, a w grupie D – musi je ponieść sprzedający. W dwóch terminach – CIF i CIP – sprzedający musi ubezpieczyć towar, jest to jednak ubezpieczenie minimalne.

Postępowanie w ramach transakcji realizowanych na bazie omawianych w tym rozdziale terminów przedstawiono na schematach. Przyjęte w nich oznaczenia i symbole podano w tabeli 9.1.

Tabela 9.1.
Incoterms 2010 – opis symboli zastosowanych w schematach

INCOTERMS 2010 OPIS SYMBOLI
obowiązek sprzedającego w zakresie organizacji i kosztów transportu
obowiązek sprzedającego w zakresie ryzyka
obowiązek sprzedającego w zakresie ubezpieczenia
gestia kupującego
miejsce dostawy (moment przejścia prawa własności)
magazyn
terminal przewoźnika
ZAŁ – załadunek WYŁ – wyładunek
odprawa celna (gdy występuje)
brak odprawy (np. dostawy krajowe)
przewóz dowolną gałęzią transportu
załadunek w porcie (przekroczenie burty statku) lub wyładunek
towar na nabrzeżu, gotowy do załadunku

* Schematy mają charakter edukacyjny. Właścicielem praw autorskich do oryginalnego tekstu Incoterms 2010 jest Międzynarodowa Izba Handlowa w Paryżu (ICC).

Źródło: opracowanie własne.

EXW

(Skrót od: *Ex Works* – z zakładu … oznaczone miejsce)

Zastosowanie

Termin EXW jest jedynym terminem typu „loco" zobowiązującym sprzedającego do postawienia towaru do dyspozycji kupującego, bez ponoszenia jakichkolwiek dodatkowych kosztów. Całkowita gestia transportowa i ubezpieczeniowa należy w tym przypadku do kupującego. Termin ten określa się często stwierdzeniem „towar u producenta".

Termin EXW może być stosowany w każdej gałęzi transportu, także przy wykorzystaniu transportu kombinowanego. Nie należy go jednak stosować w sytuacji, gdy kupujący nie może załatwić bezpośrednio czy pośrednio formalności związanych z eksportem towaru, w związku z tym, że na nim ciąży obowiązek dokonania odprawy celnej w eksporcie. Termin EXW jest traktowany jako sprzedaż w kraju eksportu, porównywalna ze sprzedażą na rynek wewnętrzny. Kupujący – importer znajduje się więc w podobnej sytuacji, jak każdy inny kupujący na rynku wewnętrznym kraju eksportu. Dokonując wywozu towaru z tego kraju, kupujący bierze na siebie dokonanie wszelkich formalności, spoczywających normalnie na eksporterze. Zakaz eksportu lub importu towaru nie zwalnia kupującego z zobowiązań z tytułu kontraktu. W jego interesie leży więc wynegocjowanie właściwej klauzuli, zwalniającej go z tych zobowiązań w przypadku zaistnienia wymienionych okoliczności.

W przypadku przejęcia obowiązku odprawy celnej w eksporcie przez sprzedającego kontrakt może zostać zawarty na warunkach EXW (*cleared for export* – odprawa celna eksportowa dokonana).

Ogólne postanowienia terminu

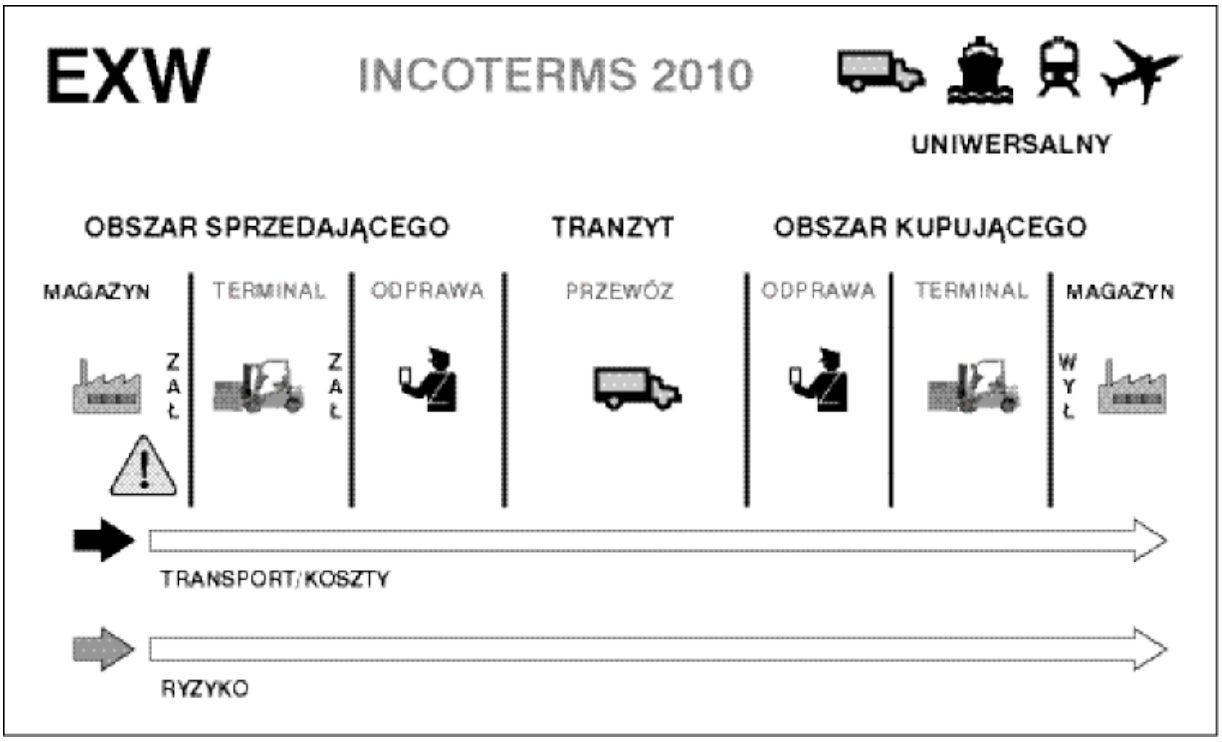
Podstawowym obowiązkiem sprzedającego jest udostępnienie towaru kupującemu, w określonym miejscu dostawy w kraju sprzedającego. Nie powinien on ponosić kosztów transportu towaru, w związku z tym za miejsce dostawy przyjmuje się zazwyczaj punkt, gdzie towar znajduje się w chwili zawarcia kontraktu, tzn. najczęściej tam, gdzie jest produkowany (zakład, młyn, plantacja itp.) lub pierwotnie składowany (magazyn sprzedającego). Gestię transportową na całej drodze przewozu posiada kupujący i on powinien zorganizować transport oraz odbiór towaru z miejsca dostawy.

Sprzedający powinien ponieść wszelkie koszty związane z towarem do momentu jego dostawy, tzn. postawienia towaru do dyspozycji kupującego w określonym miejscu dostawy w kraju sprzedającego (magazynie sprzedającego). Od momentu dostawy obowiązek ten przejmuje kupujący.

Ryzyko utraty lub uszkodzenia towaru kupujący przejmuje w momencie postawienia towaru do jego dyspozycji w określonym dniu dostawy. Warunkiem jest zindywidualizowanie towaru przez sprzedającego, tzn. jego wyraźne wyodrębnienie, oddzielenie lub w inny sposób zidentyfikowanie jako przedmiotu umowy.

Schemat 9.1.

Termin EXW



Źródło: opracowanie własne.

FCA

(Skrót od: *Free Carrier* – Franco przewoźnik … oznaczone miejsce)

Zastosowanie

Termin FCA może być stosowany w każdej gałęzi transportu, także przy wykorzystaniu transportu kombinowanego. Strony kontraktu mają możliwość określenia bazy dostawy na warunkach FCA w sytuacji, gdy postanowią przyznać gestię transportową kupującemu, a sprzedający zobowiąże się do dokonania odprawy celnej towaru w eksporcie. Przemawia za tym fakt, że sprzedającemu łatwiej jest dokonać właściwych procedur celnych i załatwić wymagane dokumenty w urzędach własnego kraju niż kupującemu.

Zgodnie z tym terminem kupujący otrzymuje zapewnienie, że towar zostanie przez sprzedającego przekazany przewoźnikowi,

a w niektórych przypadkach – załadowany na środki transportowe, którymi będzie przewieziony.

Uniwersalność terminu przemawia za jak najszerszym jego stosowaniem, wadą jest jednak złożoność. Wynika ona z faktu, iż właśnie w tym terminie zostały zawarte postanowienia terminów ze zbioru Incoterms 1980, które nie znalazły się w dalszych wersjach Incoterms – FOR/FOT i FOB Airport.

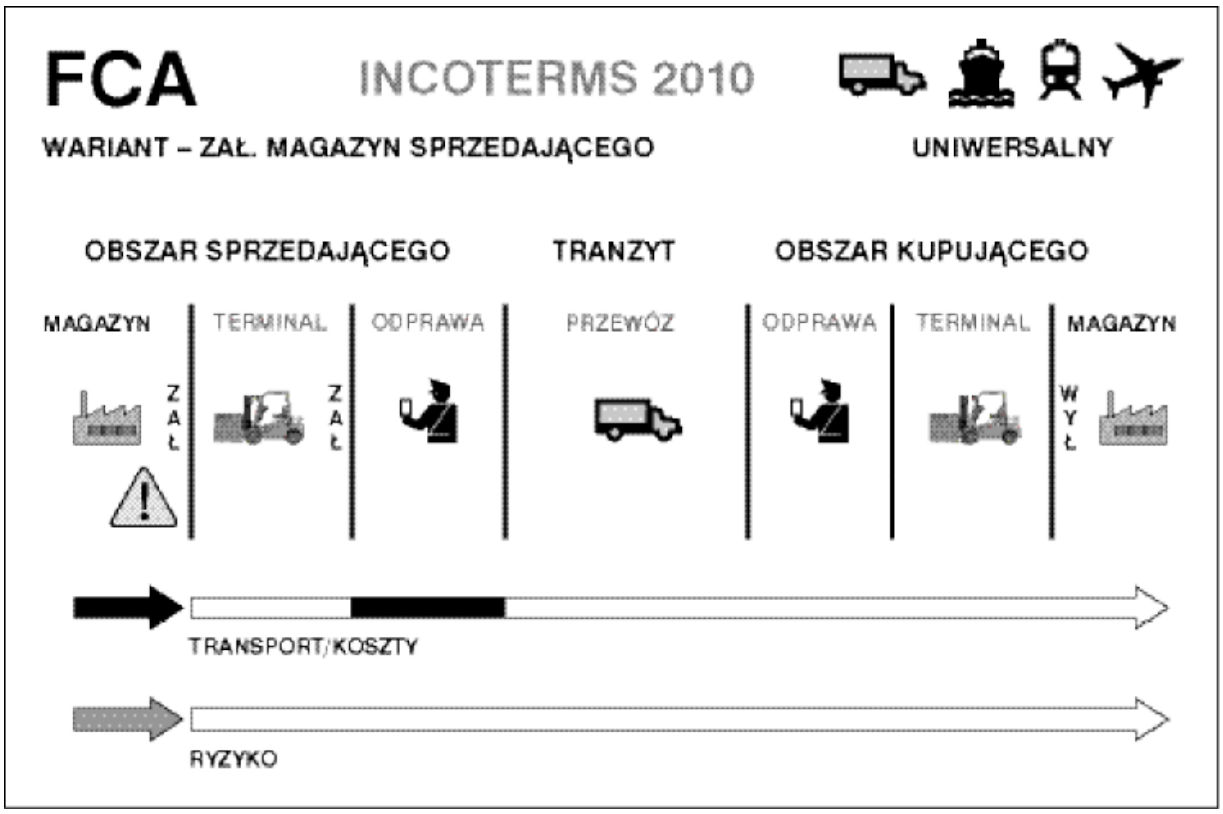
Ogólne postanowienia terminu

Zgodnie z postanowieniami terminu FCA sprzedający wywiązuje się ze swoich zobowiązań w momencie dostarczenia towaru i powierzenia go przewoźnikowi. Strony kontraktu powinny jednak określić dokładne miejsce dostawy, podając np. nazwę terminalu przewoźnika, do którego ma zostać dostarczony towar, oraz informacje dotyczące przeładunku, ewentualnego użycia kontenera itp. Przyjmuje się, że jeżeli odbiór towaru następuje z magazynu sprzedającego, najczęściej przy przesyłkach całopojazdowych, sprzedający ma obowiązek załadunku towaru. Jeżeli przekazanie towaru następuje w terminalu przewoźnika, sprzedający dostarcza tam towar, ale koszty jego przeładunku czy ew. składowania ponosi już kupujący.

Postępowania w ramach transakcji realizowanej na bazie FCA przedstawiono na schematach 9.2 i 9.3.

Schemat 9.2.

Termin FCA (załadunek w magazynie sprzedającego)

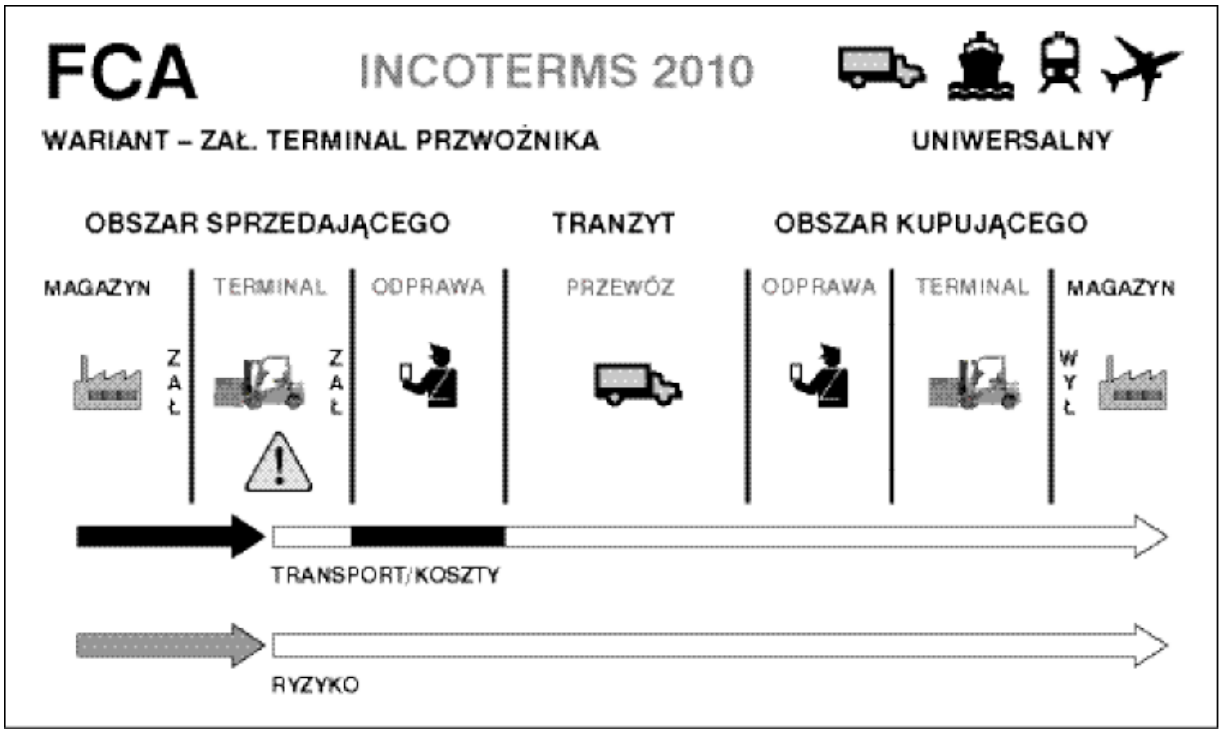


Źródło: opracowanie własne.

FCA jest terminem typu „franco", co oznacza, że sprzedający organizuje **transport** na określonym odcinku oraz ponosi jego koszty. W tym przypadku sprzedający powinien zorganizować przewóz towaru do miejsca, w którym zostanie on przejęty przez przewoźnika zgodnie z kontraktem. Sprzedający powinien ponieść wszelkie koszty związane z towarem do momentu jego dostawy, tzn. przekazania przewoźnikowi. Od momentu dostawy obowiązek ten przejmuje kupujący. **Ryzyko utraty lub uszkodzenia towaru** kupujący przejmuje od sprzedającego w momencie dostawy, zrealizowanej zgodnie z przedstawionymi wariantami.

Schemat 9.3.

Termin FCA (załadunek w terminalu przewoźnika)



Źródło: opracowanie własne.

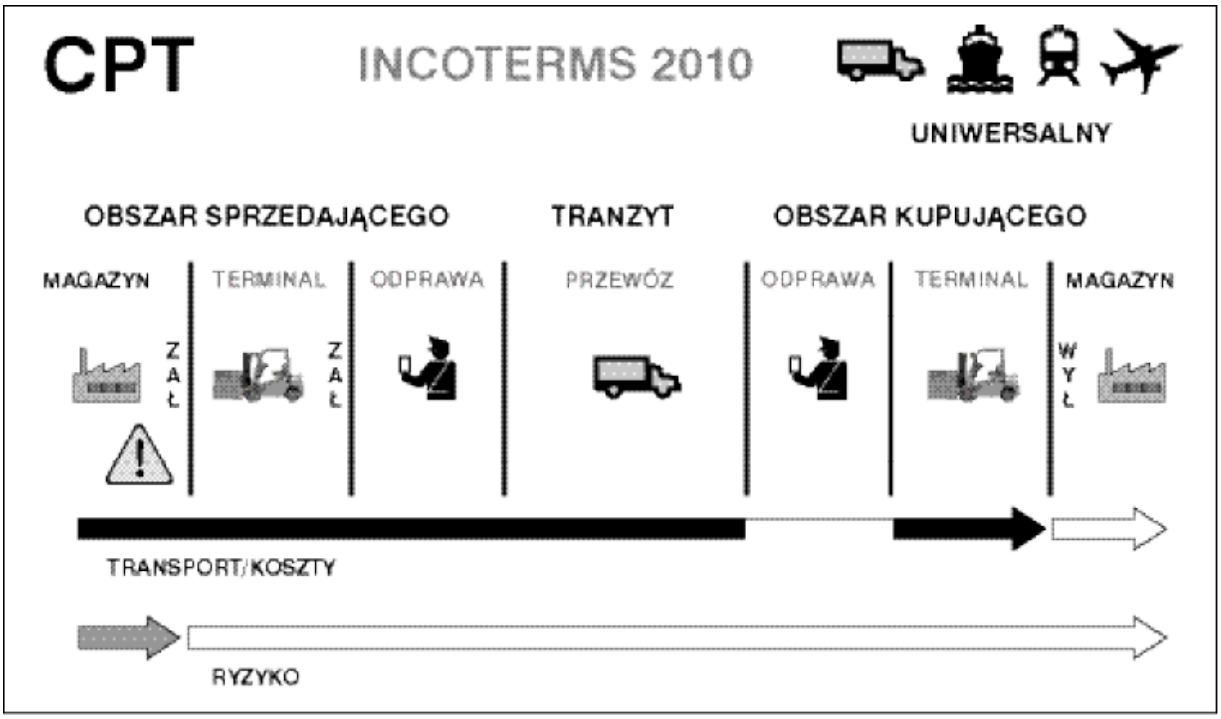
CPT

(Skrót od: *Carriage Paid To* – Przewoźne zapłacone do … oznaczone miejsce przeznaczenia)

W terminach zaczynających się na literę C, które określa się zazwyczaj dopiskiem „zasadnicze koszty transportu opłacone", sprzedający musi zawrzeć umowę transportu towaru na zasadniczej drodze przewozu na własny rachunek. Mimo że obowiązki sprzedającego w zakresie tych kosztów rozciągają się aż do kraju przeznaczenia, sprzedający wypełnia umowę w kraju załadunku. Ryzyko utraty lub uszkodzenia towaru przechodzi więc ze sprzedającego na kupującego w momencie przekazania towaru przewoźnikowi w kraju wysyłki, jeżeli jednocześnie sprzedający zawarł umowę przewozu towaru oraz w terminach CIF i CIP – umowę ubezpieczenia.

Schemat 9.4.

Termin CPT



Źródło: opracowanie własne.

Termin CPT może być stosowany w każdej gałęzi transportu, także przy wykorzystaniu transportu kombinowanego. Strony kontraktu mają możliwość określenia bazy dostawy na warunkach CPT w sytuacji, gdy postanowią przyznać pełną gestię transportową sprzedającemu, natomiast kupujący zgodzi się ponosić ryzyko utraty lub uszkodzenia towaru na zasadniczej drodze przewozu, co da mu gestię ubezpieczeniową. Jeżeli kupujący będzie chciał zrezygnować z gestii ubezpieczeniowej, może zawrzeć kontrakt na bazie CIP, co nie zmieni jednak faktu, że w dalszym ciągu będzie ponosił ryzyko w sposób analogiczny, jak w terminie CPT. Sprzedający załatwi wówczas ubezpieczenie towaru na rzecz kupującego.

Ogólne postanowienia terminu

Sprzedający jest obowiązany dostarczyć i powierzyć towar przewoźnikowi w wyznaczonym terminie lub okresie, w celu przewozu do określonego miejsca przeznaczenia. Jeżeli do przewozu wykorzystywanych jest kilku przewoźników, dostawa następuje z chwilą powierzenia towaru pierwszemu z nich. Kupujący zobowiązuje się zaakceptować dostawę towaru, dokonaną według powyższej zasady, oraz odebrać towar od przewoźnika w umówionym miejscu przeznaczenia.

CPT jest terminem typu „franco", co oznacza, że sprzedający organizuje **transport** na określonym odcinku oraz ponosi jego koszty. W tym przypadku sprzedający powinien zorganizować przewóz towaru do określonego miejsca przeznaczenia w kraju importu, musi on zawrzeć na własny koszt umowę przewozu na zwykłych warunkach i zwykłą trasą, w przyjęty powszechnie sposób. Jeżeli punkt dostawy w kraju importu nie został sprecyzowany i nie wskazuje go zwyczaj handlowy, sprzedający może wybrać punkt w miejscu przeznaczenia, który najlepiej odpowiada jego celom.

W terminie CPT gestia transportowa na całej drodze przewozu należy do sprzedającego. Sprzedający powinien ponieść wszelkie koszty związane z towarem do momentu jego dostawy, tzn. gdy towar znajdzie się pod pieczą przewoźnika. Ma on ponadto obowiązek opłacenia kosztów frachtu czy przewoźnego do miejsca przeznaczenia oraz wszystkich innych kosztów wynikających z zawieranej przez niego umowy przewozu. **Ryzyko utraty lub uszkodzenia towaru** kupujący przejmuje od sprzedającego w momencie dostawy, tzn. powierzenia towaru pierwszemu przewoźnikowi.

CIP

(Skrót od: *Carriage and Insurance Paid To* – Przewoźne i ubezpieczenie zapłacone do … oznaczone miejsce przeznaczenia)

Zastosowanie

Termin CIP może być stosowany w każdej gałęzi transportu, także przy wykorzystaniu transportu kombinowanego. Strony kontraktu mają możliwość określenia bazy dostawy na warunkach CIP w sytuacji, gdy postanowią przyznać pełną gestię transportową sprzedającemu, natomiast kupujący zgodzi się ponosić ryzyko utraty lub uszkodzenia towaru podczas jego przewozu. Kupujący nie posiada jednak gestii ubezpieczeniowej, ponieważ w tym przypadku sprzedający ma obowiązek ubezpieczenia towaru od ryzyka jego utraty lub uszkodzenia podczas przewozu, na swój koszt, ale na rzecz kupującego. Jeżeli kupujący będzie chciał zatrzymać gestię ubezpieczeniową, może zawrzeć kontrakt na bazie CPT, co nie zmieni jednak faktu, że w dalszym ciągu będzie ponosił ryzyko w sposób analogiczny, jak w terminie CIP.

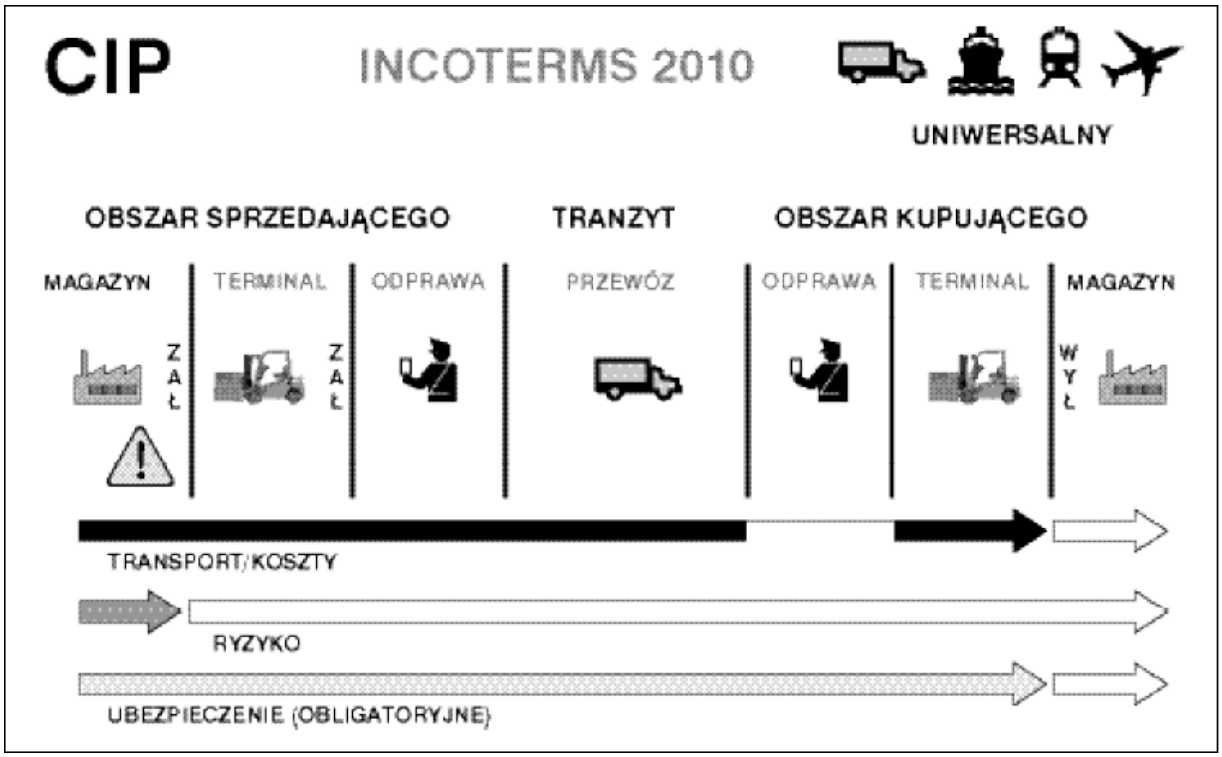
Ogólne postanowienia terminu

Sprzedający jest obowiązany dostarczyć i powierzyć towar przewoźnikowi w wyznaczonym terminie lub okresie w celu przewozu do określonego miejsca przeznaczenia. Jeżeli do przewozu wykorzystywanych jest kilku przewoźników, dostawa następuje z chwilą powierzenia towaru pierwszemu przewoźnikowi.

Kupujący zobowiązuje się zaakceptować dostawę towaru, dokonaną według powyższej zasady, oraz odebrać towar od przewoźnika w umówionym miejscu przeznaczenia. CIP jest terminem typu „franco”, co oznacza, że sprzedający organizuje **transport** na określonym odcinku oraz ponosi jego koszty. W tym przypadku sprzedający powinien zorganizować przewóz towaru do określonego miejsca przeznaczenia w kraju importu. Musi on zawrzeć na własny koszt umowę przewozu na zwykłych warunkach i zwykłą trasą, w przyjęty powszechnie sposób. Jeżeli punkt dostawy w kraju importu nie został sprecyzowany i nie wskazuje go zwyczaj handlowy, sprzedający może wybrać punkt w miejscu przeznaczenia, który najlepiej odpowiada jego celom.

Schemat 9.5.

Termin CIP



Źródło: opracowanie własne.

W terminie CIP gestia transportowa na całej drodze przewozu należy do sprzedającego. Sprzedający powinien ponieść wszelkie koszty związane z towarem do momentu jego dostawy, tzn. gdy towar znajdzie się pod pieczą przewoźnika. Ma on ponadto obowiązek opłacenia kosztów frachtu czy przewoźnego do miejsca przeznaczenia oraz wszystkich innych kosztów wynikających z umowy przewozu. **Ryzyko utraty lub uszkodzenia towaru** kupujący przejmuje od sprzedającego w momencie dostawy, tzn. powierzenia towaru pierwszemu przewoźnikowi.

Na sprzedającym ciąży ponadto obowiązek opłacenia kosztów **ubezpieczenia towaru** na warunkach, jakie uzgodniono w kontrakcie. Umowa ubezpieczeniowa powinna być jednak zawarta w sposób zapewniający kupującemu możliwość dochodzenia swoich roszczeń bezpośrednio u ubezpieczyciela, z ubezpieczycielem

cieszącym się dobrą opinią i – jeżeli strony w kontrakcie nie postanowią inaczej – powinna ona obejmować minimalny zakres pokrycia ryzyk, przewidziany przez Instytutowe Klauzule Towarowe (*Institute Cargo Clause*), które opracował Instytut Londyńskich Ubezpieczycieli. Dodatkowego ubezpieczenia od ryzyka wojennego, strajków, buntów i niepokojów społecznych sprzedający dokonuje jedynie na wyraźne żądanie kupującego, deklarując jednocześnie poniesienie kosztów tego ubezpieczenia.

DAT

(Skrót od: *Delivered at Terminal* – Dostarczone do Terminala … oznaczone miejsce w kraju przeznaczenia)

W terminach zaczynających się na literę D, określanych zazwyczaj dopiskiem „towar w kraju przeznaczenia" lub „terminy na przybycie", sprzedający musi zawrzeć umowę przewozu towaru co najmniej na zasadniczej drodze przewozu na własny koszt oraz ponosi wszelkie związane z przewozem koszty i ryzyko. W terminach tych gestia transportowa i ubezpieczeniowa należy do sprzedającego, natomiast obowiązki kupującego są niewielkie. Możemy wyróżnić dwie kategorie tych terminów. W pierwszej kategorii koszty odprawy celnej w kraju importu ponosi kupujący. W drugiej kategorii terminów znajduje się DDP, gdzie koszty odprawy celnej importowej powinien uiścić sprzedający.

Zastosowanie

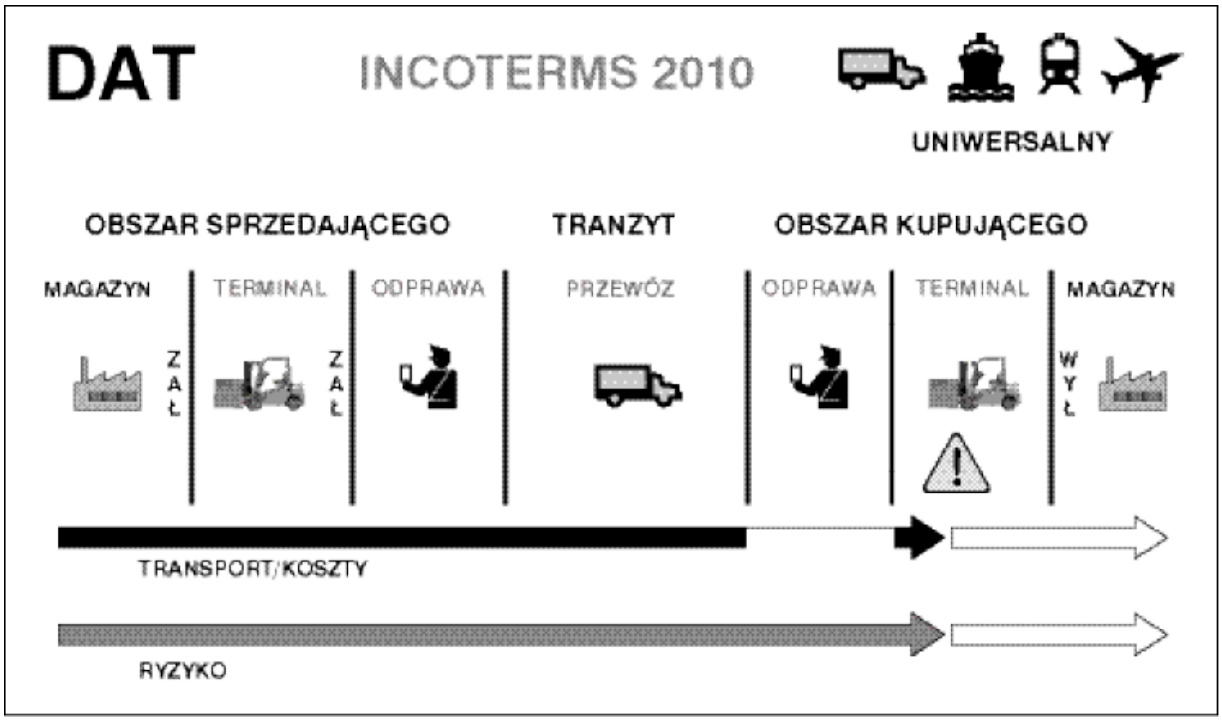
Termin DAT może być stosowany w każdej gałęzi transportu, także przy wykorzystaniu transportu kombinowanego. Strony kontraktu mają możliwość określenia bazy dostawy na warunkach DAT w sytuacji, gdy postanowią przyznać gestię transportową i ubezpieczeniową sprzedającemu oraz pragną zachować zasadę, że każda ze stron odpowiada za odprawę celną w swoim kraju i ponosi jej koszty. Jeżeli strony chcą, aby sprzedający odprawił towar celnie

w kraju importu i poniósł koszty tej odprawy, nie jest wskazane uzupełnianie tego terminu właściwymi postanowieniami, skoro tej sytuacji odpowiada inny termin – DDP. Strony kontraktu mogą natomiast włączyć określone koszty odprawy celnej w kraju importu, inne niż cło, do obowiązków sprzedającego.

Sprzedający jest obowiązany dostarczyć towar do oznaczonego w kontrakcie terminala (pod pieczą przewoźnika, spedytora, firmy składowej, agencji celnej lub innej strony trzeciej) w kraju importu i postawić tam towar do dyspozycji kupującego. Jeżeli punkt nie został uzgodniony ani nie jest określony przez praktykę, sprzedający może wybrać punkt w miejscu przeznaczenia najlepiej odpowiadający jego celom. Tak dostarczony towar kupujący zobowiązuje się przejąć. DAT jest terminem typu „franco", co oznacza, że sprzedający organizuje transport na określonym odcinku oraz ponosi jego koszty. W tym przypadku sprzedający powinien zorganizować przewóz towaru do określonego miejsca przeznaczenia w kraju importu, musi więc zawrzeć na własny koszt umowę przewozu na zwykłych warunkach i zwykłą trasą, w przyjęty powszechnie sposób.

Schemat 9.6.

Termin DAT



Źródło: opracowanie własne.

W terminie DAT gestia transportowa na zasadniczej drodze przewozu należy do sprzedającego. Sprzedający powinien ponieść wszelkie koszty związane z towarem do momentu jego dostawy, tzn. do określonego terminala w kraju importu. Oznacza to, że **transport** towaru na zasadniczej drodze przewozu odbywa się na koszt sprzedającego. Koszty odprawy celnej eksportowej oraz odpraw tranzytowych do momentu dostawy obciążają sprzedającego, natomiast koszty odprawy celnej importowej ponosi kupujący.

Ryzyko utraty lub uszkodzenia towaru kupujący przejmuje od sprzedającego w momencie dostawy, tzn. postawienia towaru do dyspozycji kupującego w określonym punkcie dostawy (terminalu) w kraju przeznaczenia. W przypadku niewywiązania się ze swoich obowiązków w zakresie odprawy celnej importowej kupujący jest ponadto obowiązany ponieść wszelkie dodatkowe ryzyko utraty lub uszkodzenia towaru tym spowodowane.

DAP

(Skrót od: *Delivered at Place* – Dostarczone na Miejsce … oznaczone miejsce przeznaczenia)

Zastosowanie

Termin DAP odpowiada zlikwidowanemu terminowi DDU i może być stosowany w każdej gałęzi transportu, także przy wykorzystaniu transportu kombinowanego. Strony kontraktu mają możliwość określenia bazy dostawy na warunkach DAP w sytuacji, gdy postanowią przyznać pełną gestię transportową i ubezpieczeniową sprzedającemu oraz pragną zachować zasadę, że każda ze stron odpowiada za odprawę celną w swoim kraju i ponosi jej koszty. Jeżeli strony chcą, aby sprzedający odprawił towar celnie w kraju importu i poniósł koszty tej odprawy, nie jest wskazane uzupełnianie tego terminu właściwymi postanowieniami, skoro tej sytuacji odpowiada inny termin – DDP. Strony kontraktu mogą natomiast włączyć określone koszty odprawy celnej w kraju importu, inne niż cło, do obowiązków sprzedającego.

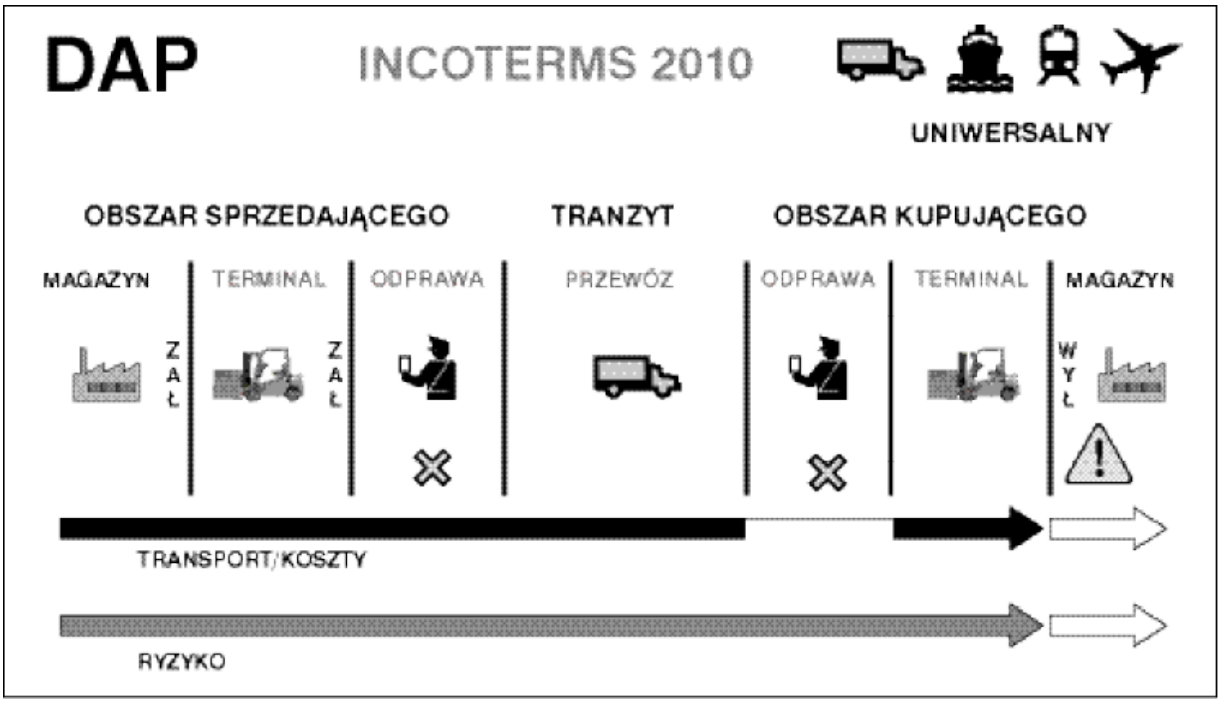
Ogólne postanowienia terminu

Sprzedający jest obowiązany dostarczyć towar do oznaczonego w kontrakcie punktu w miejscu przeznaczenia w kraju importu i postawić tam towar do dyspozycji kupującego. Jeżeli punkt nie został uzgodniony ani nie jest określony przez praktykę, sprzedający może wybrać punkt w miejscu przeznaczenia, najlepiej odpowiadający jego celom. Tak dostarczony towar kupujący zobowiązuje się przejąć. DAP jest terminem typu „franco", co oznacza, że sprzedający organizuje transport na określonym odcinku oraz ponosi jego koszty. W tym przypadku sprzedający powinien zorganizować przewóz towaru do określonego miejsca przeznaczenia w kraju importu, musi więc zawrzeć na własny koszt umowę przewozu na zwykłych warunkach i zwykłą trasą, w przyjęty powszechnie sposób.

W terminie DAP gestia transportowa na całej drodze przewozu należy do sprzedającego. Powinien on ponieść wszelkie koszty związane z towarem do momentu dostawy, tzn. do określonego miejsca przeznaczenia w kraju importu. Oznacza to, że **transport** towaru na całej drodze przewozu odbywa się na koszt sprzedającego. Koszty odprawy celnej eksportowej oraz odpraw tranzytowych do momentu dostawy obciążają sprzedającego, natomiast koszty odprawy celnej importowej ponosi kupujący. **Ryzyko utraty lub uszkodzenia towaru** kupujący przejmuje od sprzedającego w momencie dostawy, tzn. postawienia towaru do dyspozycji kupującego w określonym punkcie dostawy w miejscu przeznaczenia. W przypadku niewywiązania się ze swoich obowiązków w zakresie odprawy celnej importowej kupujący jest ponadto obowiązany ponieść wszelkie dodatkowe ryzyko utraty lub uszkodzenia towaru tym spowodowane.

Schemat 9.7.

Termin DAP



Źródło: opracowanie własne.

DDP

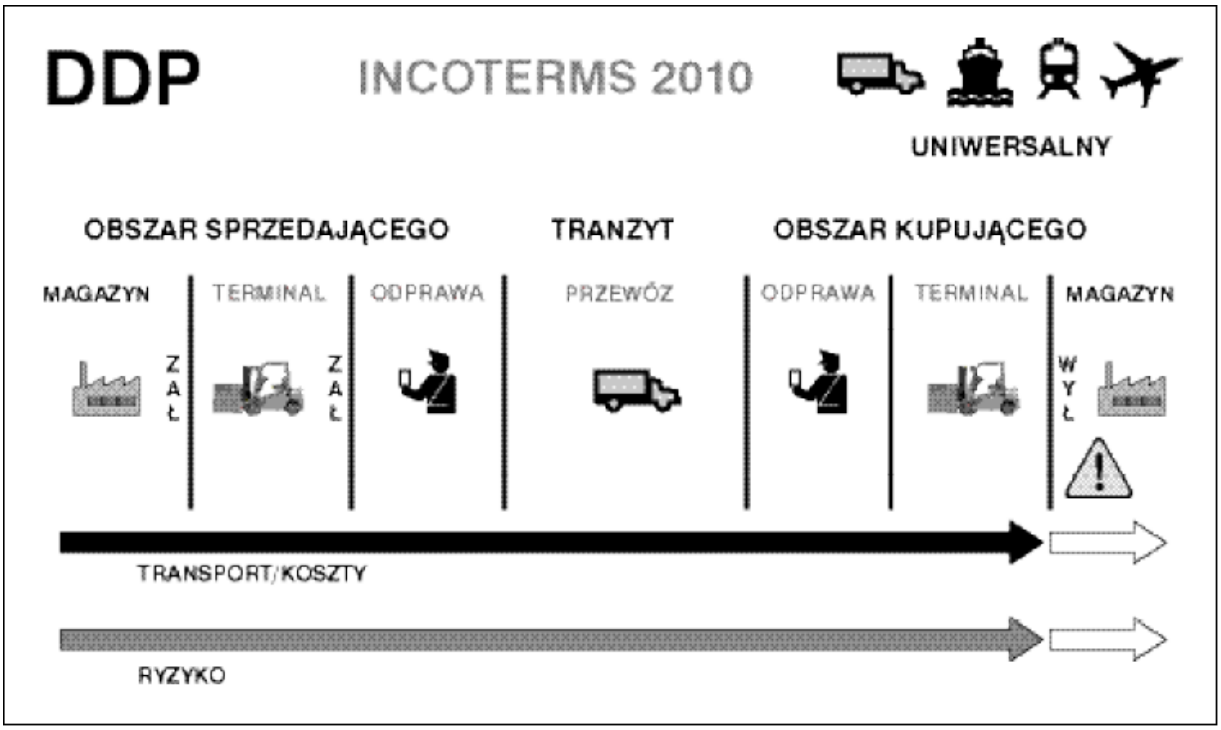
(Skrót od: *Delivered Duty Paid* – Dostarczone. Cło opłacone … oznaczone miejsce przeznaczenia)

Zastosowanie

Termin DDP może być stosowany w każdej gałęzi transportu, także przy wykorzystaniu transportu kombinowanego. Strony kontraktu mają możliwość określenia bazy dostawy na warunkach DDP w sytuacji, gdy postanowią przyznać pełną gestię transportową i ubezpieczeniową sprzedającemu oraz pragną, aby sprzedający odprawił towar celnie w krajach eksportu, tranzytu, a także importu i poniósł koszty tych odpraw. Jeżeli strony chcą, aby kupujący odprawił towar celnie w kraju importu i poniósł koszty tej odprawy, nie jest wskazane uzupełnianie tego terminu właściwymi postanowieniami, skoro tej sytuacji odpowiada inny termin – DDU. Strony kontraktu mogą natomiast wyłączyć określone koszty odprawy celnej w kraju importu, inne niż cło, z obowiązków sprzedającego.

Schemat 9.8.

Termin DDP



Źródło: opracowanie własne.

Ogólne postanowienia terminu

Sprzedający jest obowiązany dostarczyć towar do oznaczonego w kontrakcie punktu w miejscu przeznaczenia w kraju importu i postawić tam towar do dyspozycji kupującego. Jeżeli punkt nie został uzgodniony ani nie jest określony przez praktykę, sprzedający może wybrać punkt w miejscu przeznaczenia, najlepiej odpowiadający jego celom. Tak dostarczony towar kupujący zobowiązuje się przejąć. DDP jest terminem typu „franco", co oznacza, że sprzedający organizuje **transport** na określonym odcinku oraz ponosi jego koszty. W tym przypadku sprzedający powinien zorganizować przewóz towaru do określonego miejsca przeznaczenia w kraju importu, musi więc zawrzeć na własny koszt umowę przewozu na zwykłych warunkach i zwykłą trasą, w przyjęty powszechnie sposób. W terminie DDP gestia transportowa na całej drodze przewozu należy do sprzedającego.

Sprzedający powinien ponieść wszelkie koszty związane z towarem do momentu jego dostawy, tzn. do określonego miejsca

przeznaczenia w kraju importu. Oznacza to, że transport towaru na całej drodze przewozu odbywa się na koszt sprzedającego. Koszty odprawy celnej eksportowej, odpraw tranzytowych oraz odprawy celnej importowej ponosi sprzedający. **Ryzyko utraty lub uszkodzenia towaru** kupujący przejmuje od sprzedającego w momencie dostawy, tzn. postawienia towaru do dyspozycji kupującego w określonym punkcie dostawy w miejscu przeznaczenia.

9.3.
Terminy morskie w Incoterms 2010

Interpretacja postanowień terminów morskich z Incoterms 2010

Do grupy terminów morskich, które mogą być stosowane także w żegludze śródlądowej, należą:

- FAS,
- FOB,
- CFR,
- CIF.

Poniżej zostanie przedstawiona interpretacja praw i obowiązków stron umowy w ramach poszczególnych terminów. W sytuacji zastosowania terminów w umowach zaleca się skorzystanie z oficjalnego tekstu, zawartego w wydawnictwie *Incoterms®2010 by the International Chamber of Commerce (ICC)*, Paris 2010.

FAS

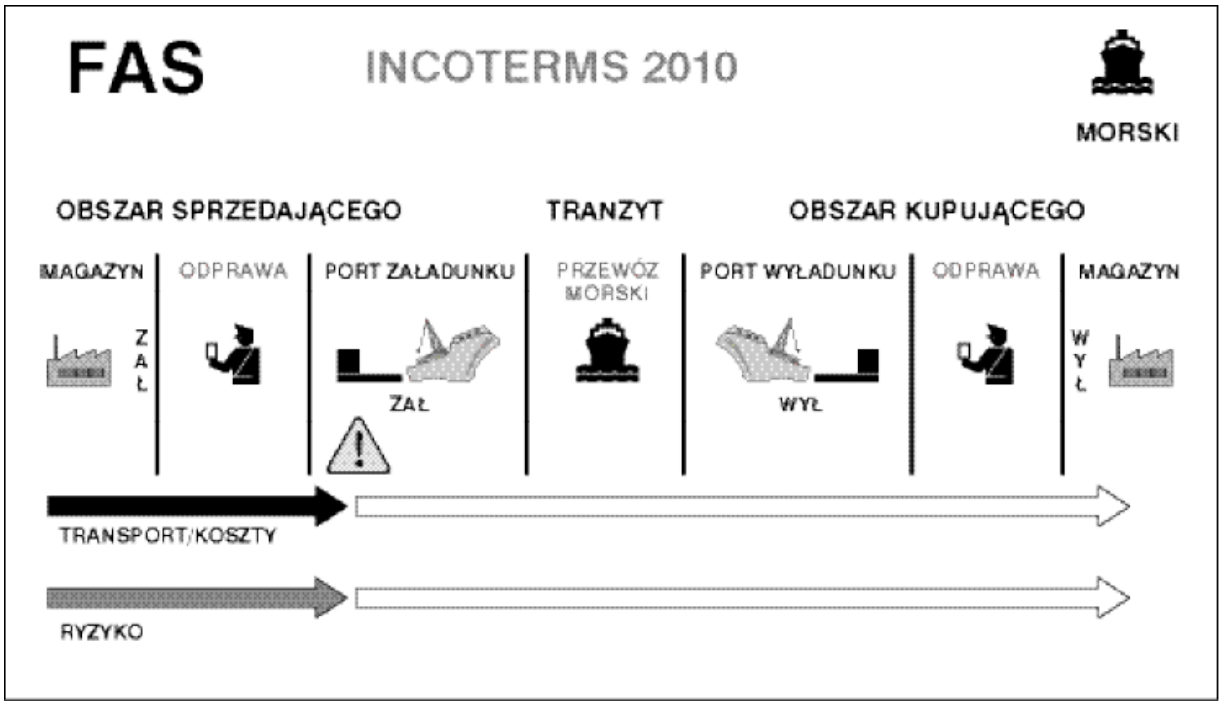
(Skrót od: *Free Alongside Ship* – Franco wzdłuż burty statku … oznaczony port załadunku)

Zastosowanie

Termin FAS może być stosowany wyłącznie w transporcie morskim lub żegludze śródlądowej, ponieważ posiada uregulowania specyficzne dla tych gałęzi transportu. Strony kontraktu mają możliwość określenia bazy dostawy na warunkach FAS, gdy postanowią przyznać gestię transportową i ubezpieczeniową na zasadniczej drodze przewozu kupującemu.

Schemat 9.9.

Termin FAS



Źródło: opracowanie własne.

Ogólne postanowienia terminu

Sprzedający jest obowiązany dostarczyć towar do portu załadunku i postawić go do dyspozycji kupującego na nabrzeżu wzdłuż burty

oznaczonego statku, w taki sposób, aby towar był gotowy do załadunku na ten statek. Dostawa towaru powinna nastąpić w dniu lub okresie przewidzianym w umowie i w sposób zwyczajowo przyjęty w danym porcie. Tak dokonaną dostawę kupujący zobowiązuje się przejąć. FAS jest terminem typu „franco", co oznacza, że sprzedający organizuje **transport** na określonym odcinku oraz ponosi jego koszty. W tym przypadku sprzedający powinien zorganizować przewóz towaru do miejsca dostawy na nabrzeżu w porcie załadunku. Nie ma on jednak obowiązku zawarcia umowy przewozu towaru statkiem. Transport na zasadniczej drodze przewozu, czyli transport morski, organizuje kupujący, ponosząc jednocześnie koszty frachtu.

Sprzedający powinien ponieść wszelkie koszty związane z towarem do momentu jego dostawy wzdłuż burty statku w sposób opisany powyżej. Towar powinien być odprawiony celnie w eksporcie. Od momentu dostawy obowiązek ten przejmuje kupujący. Na kupującym ciąży obowiązek dokonania odprawy celnej w imporcie. **Ryzyko utraty lub uszkodzenia towaru** kupujący przejmuje od sprzedającego w momencie dostawy towaru wzdłuż burty statku.

FOB

(Skrót od: *Free on Board* – Franco statek … oznaczony port załadowania)

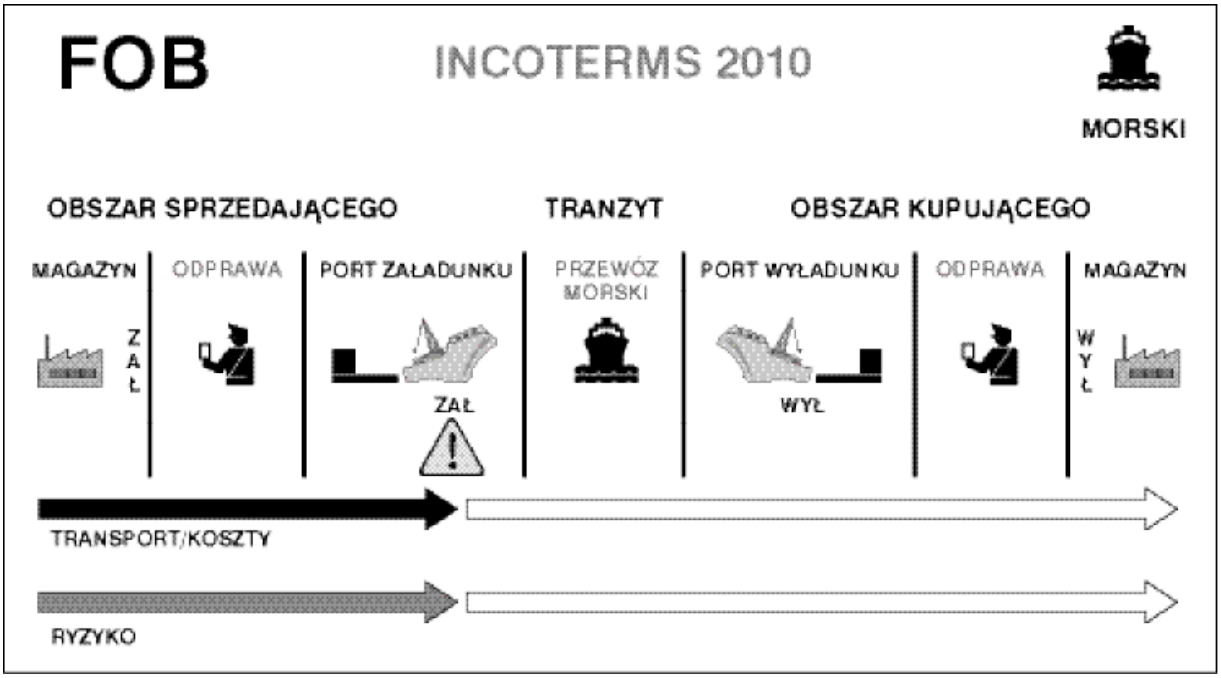
Zastosowanie

Termin FOB może być stosowany wyłącznie w transporcie morskim lub żegludze śródlądowej, posiadając uregulowania specyficzne dla tych gałęzi transportu. Strony kontraktu mają możliwość określenia bazy dostawy na warunkach FOB, gdy postanowią przyznać gestię transportową i ubezpieczeniową na zasadniczej drodze przewozu kupującemu, który nie będzie ponosił kosztów załadunku towaru na statek w porcie załadowania. W odróżnieniu od terminu FAS

kupującego w tym przypadku nie obciążają koszty załadunku. Elementem szczególnie istotnym jest tu nadburcie statku. W transporcie typu *roll on/roll off* lub kontenerowym zaleca się stosowanie terminu FCA, kupujący musi jednak liczyć się z koniecznością poniesienia kosztów załadunku.

Schemat 9.10.

Termin FOB



Źródło: opracowanie własne.

Ogólne postanowienia terminu

Zawierając kontrakt na bazie FOB, sprzedający bierze na siebie obowiązek dostarczenia towaru na pokład statku, załatwionego przez kupującego w oznaczonym porcie załadunku, w umówionym dniu lub okresie i w sposób zgodny ze zwyczajami portu.

FOB jest terminem typu „franco", co oznacza, że sprzedający organizuje **transport** na określonym odcinku oraz ponosi jego koszty. W tym przypadku sprzedający powinien zorganizować przewóz towaru do momentu, gdy znajdzie się on na statku w porcie

załadunku. Nie ma on jednak obowiązku zawarcia umowy przewozu towaru statkiem. Transport na zasadniczej drodze przewozu, czyli transport morski, organizuje kupujący, ponosząc jednocześnie koszty frachtu.

Sprzedający powinien ponieść wszelkie koszty do momentu załadowania towaru na pokład statku w porcie załadunku. Od tego momentu obowiązek ten przejmuje kupujący. **Ryzyko utraty lub uszkodzenia towaru** kupujący przejmuje od sprzedającego w chwili załadowania towaru na pokład statku w porcie załadunku. W nowej wersji terminów burta statku nie jest już istotnym miejscem, ze względu na ryzyko przy terminie FOB.

CFR

(Skrót od: *Cost and Freight* – Koszt i fracht … oznaczony port przeznaczenia)

Zastosowanie

Termin CFR może być stosowany wyłącznie w transporcie morskim lub żegludze śródlądowej, gdyż posiada uregulowania specyficzne dla tych gałęzi transportu. Strony kontraktu mają możliwość określenia bazy dostawy na warunkach CFR, gdy postanowią przyznać gestię transportową na zasadniczej drodze przewozu towaru morzem sprzedającemu, natomiast kupujący zgodzi się ponosić ryzyko utraty lub uszkodzenia towaru na tej drodze, co da mu gestię ubezpieczeniową. Jeżeli kupujący będzie chciał zrezygnować z gestii ubezpieczeniowej, może zawrzeć kontrakt na bazie CIF, co nie zmieni jednak faktu, że w dalszym ciągu będzie ponosił ryzyko w sposób analogiczny, jak w terminie CFR. Sprzedający załatwi wówczas ubezpieczenie towaru na rzecz kupującego. W transporcie typu *roll on/roll off* lub kontenerowym zaleca się stosowanie terminu CPT.

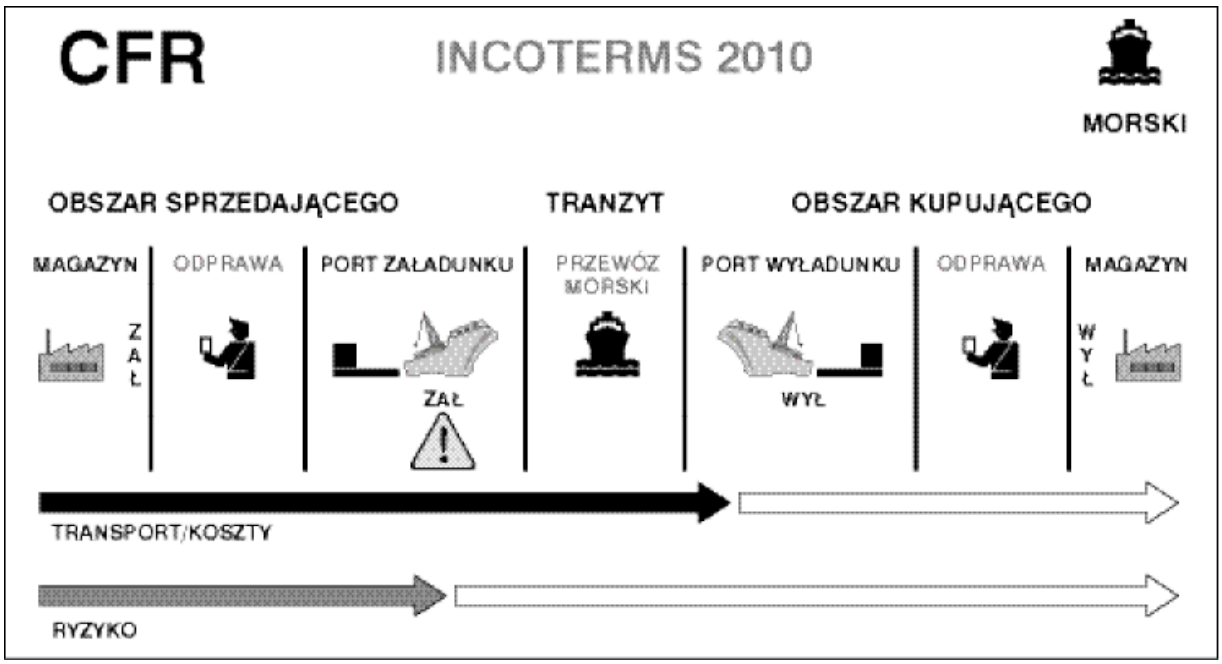
Ogólne postanowienia terminu

Sprzedający jest obowiązany dostarczyć towar na pokład statku w określonym porcie załadunku, w dniu lub okresie uzgodnionym w umowie, a kupujący zobowiązuje się przejąć dostarczony w ten sposób towar i odebrać go od przewoźnika w określonym porcie przeznaczenia.

CFR jest terminem typu „franco", co oznacza, że sprzedający organizuje transport na określonym odcinku oraz ponosi jego koszty. W tym przypadku sprzedający powinien zorganizować przewóz towaru do portu przeznaczenia, musi więc zawrzeć na własny koszt umowę przewozu na zwykłych warunkach i zwykłą trasą, statkiem normalnie używanym do transportu takiego towaru. Kupujący organizuje transport towaru od nabrzeża w porcie wyładunku.

Schemat 9.11.

Termin CFR



Źródło: opracowanie własne.

Sprzedający powinien ponieść wszelkie koszty związane z towarem do momentu jego dostawy, tzn. gdy towar znajdzie się na statku w porcie załadowania. Ma on ponadto obowiązek opłacenia kosztów frachtu do portu przeznaczenia oraz wszystkich innych kosztów wynikających z umowy przewozu. **Ryzyko utraty lub uszkodzenia towaru** kupujący przejmuje od sprzedającego w momencie załadowania towaru na pokład statku w porcie załadunku. W nowej wersji terminów burta statku nie jest już istotnym miejscem, ze względu na ryzyko przy terminie CFR.

CIF

(Skrót od: *Cost, Insurance and Freight* – Koszt, ubezpieczenie i fracht … oznaczony port przeznaczenia)

Zastosowanie

Termin CIF może być stosowany wyłącznie w transporcie morskim lub żegludze śródlądowej, posiada bowiem uregulowania specyficzne dla tych gałęzi transportu. Strony kontraktu mają możliwość określenia bazy dostawy na warunkach CIF, gdy postanowią przyznać gestię transportową na zasadniczej drodze przewozu towaru morzem sprzedającemu, natomiast kupujący zgodzi się ponosić ryzyko utraty lub uszkodzenia towaru na tej drodze. Kupujący nie posiada jednak gestii ubezpieczeniowej, ponieważ w tym przypadku sprzedający ma obowiązek ubezpieczenia towaru od ryzyka jego utraty lub uszkodzenia podczas przewozu morzem na swój koszt, ale na rzecz kupującego. Jeżeli kupujący będzie chciał zatrzymać gestię ubezpieczeniową, może zawrzeć kontrakt na bazie CFR, co nie zmieni jednak faktu, że w dalszym ciągu będzie ponosił ryzyko w sposób analogiczny, jak w terminie CIF. W transporcie typu *roll on/roll off* lub kontenerowym zaleca się stosowanie terminu CIP.

Ogólne postanowienia terminu

Sprzedający jest obowiązany dostarczyć towar na pokład statku w określonym porcie załadunku, w dniu lub okresie uzgodnionym w umowie, a kupujący zobowiązuje się przejąć dostarczony w ten sposób towar i odebrać go od przewoźnika w określonym porcie przeznaczenia.

CIF jest terminem typu „franco", co oznacza, że sprzedający organizuje **transport** na określonym odcinku oraz ponosi jego koszty. W tym przypadku sprzedający powinien zorganizować przewóz towaru do portu przeznaczenia, musi więc zawrzeć na własny koszt umowę przewozu na zwykłych warunkach i zwykłą trasą, statkiem normalnie używanym do transportu takiego towaru. Kupujący organizuje transport towaru od nabrzeża w porcie wyładunku. Sprzedający powinien ponieść wszelkie koszty związane z towarem do momentu jego dostawy, tzn. gdy towar znajdzie się na statku w porcie załadowania. Ma on ponadto obowiązek opłacenia kosztów frachtu do portu przeznaczenia oraz wszystkich innych kosztów wynikających z umowy przewozu.

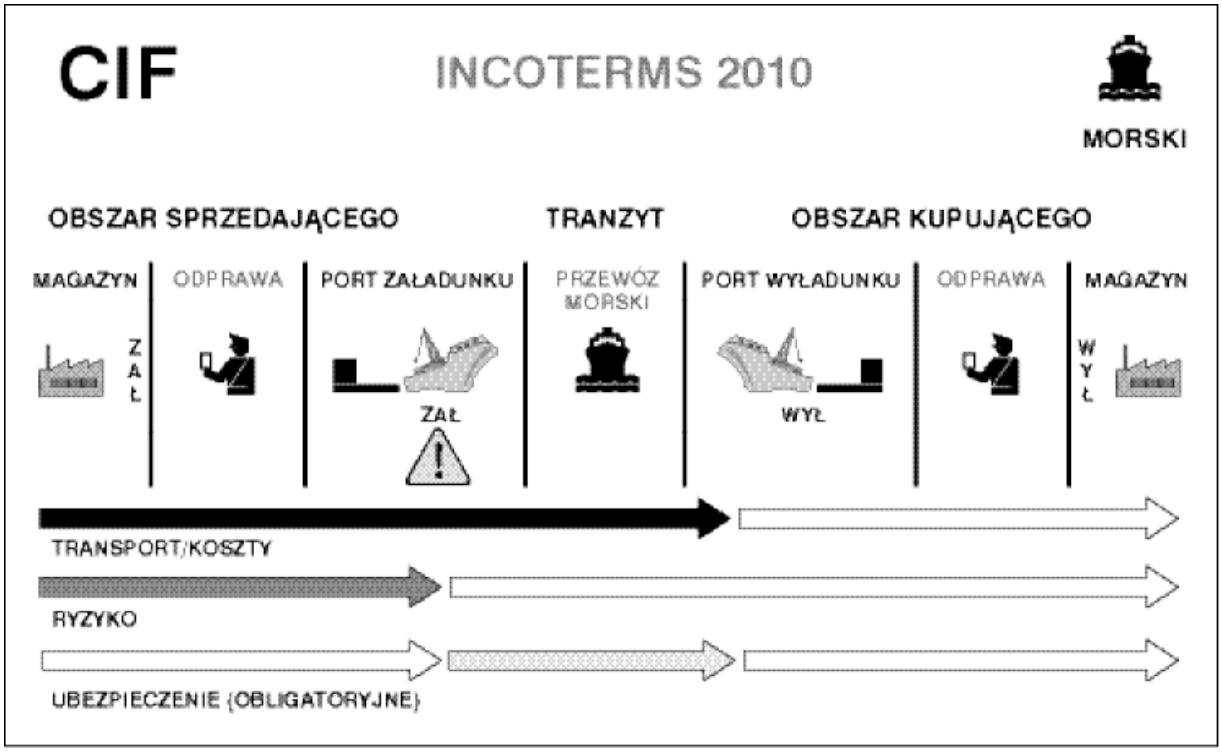
Na sprzedającym ciąży ponadto obowiązek opłacenia kosztów **ubezpieczenia towaru** na warunkach, jakie uzgodniono w kontrakcie. Umowa ubezpieczeniowa musi być jednak zawarta w sposób zapewniający kupującemu możliwość dochodzenia swoich roszczeń bezpośrednio u ubezpieczyciela, z ubezpieczycielem cieszącym się dobrą opinią i jeżeli strony w kontrakcie nie postanowią inaczej, powinna ona obejmować minimalny zakres pokrycia ryzyk, przewidziany przez Instytutowe Klauzule Towarowe (*Institute Cargo Clause*), które opracował Instytut Londyńskich Ubezpieczycieli (znowelizowane w 2009 r.). Dodatkowego ubezpieczenia od ryzyka wojennego, strajków, buntów i niepokojów społecznych sprzedający dokonuje jedynie na wyraźne żądanie kupującego, który powinien jednocześnie zadeklarować poniesienie kosztów tego ubezpieczenia.

Ryzyko utraty lub uszkodzenia towaru kupujący przejmuje od sprzedającego w momencie załadowania towaru na pokład statku

w porcie załadunku. W nowej wersji terminów burta statku nie jest już istotnym miejscem, ze względu na ryzyko przy terminie CIF.

Schemat 9.12.

Termin CIF



Źródło: opracowanie własne.

9.4.
Procedury bezpieczeństwa w transporcie

Procedury bezpieczeństwa i ich ujęcie w Incoterms 2010

Procedury bezpieczeństwa i ich ujęcie w Incoterms 2010 zostały dostosowane do wymagań bezpieczeństwa ładunków; stworzono nowe formuły z uwzględnieniem tych wymogów, a w szczególności:

- C-TPAT – Partnerstwa branży handlowej i celnej przeciw terroryzmowi (*Custom-Trade Partnership Against Terrorism*),
- CSI (*Container Security Initiative*) oraz
- AEO (*Authorized Economic Operator*).

Problem ten poruszono przy odprawie celnej eksportowej, pisząc, że strona, która tej odprawy dokonuje, ma obowiązek poniesienia także kosztów procedur bezpieczeństwa. Poza terminem EXW, gdy musi to zrobić kupujący, we wszystkich pozostałych terminach obowiązek ten przypisano sprzedającemu.

Procedury C-TPAT są wspólnym przedsięwzięciem administracji rządowej Stanów Zjednoczonych i kręgów gospodarczych i mają na celu zapewnienie łańcuchom dostaw najwyższej ochrony przed działaniami terrorystycznymi. Zawierają one następujące, specyficzne porozumienia:

– C-TPAT dla importerów,

– C-TPAT dla licencjonowanych brokerów celnych,

– C-TPAT dla przewoźników lotniczych,

– C-TPAT dla przewoźników morskich,

– C-TPAT dla przewoźników lądowych (kolejowych i drogowych),

– C-TPAT dla firm konsolidujących przesyłki lotnicze, pośredników transportu morskiego i NVOOCC,

– C-TPAT dla amerykańskich portów i terminali morskich,

– C-TPAT dla zagranicznych producentów,

– C-TPAT dla magazynów,

– C-TPAT – wymagania dotyczące plomb i plombowania.

Podstawą C-TPAT jest etap szacowania ryzyka, a następnie planowanie i realizacja działań mających na celu minimalizację ryzyka.

Inicjatywa Bezpieczeństwa Kontenerów (CSI) została natomiast stworzona przez władze celne USA w celu ochrony handlu międzynarodowego i strumieni wymiany międzynarodowej między portami, z których są nadawane kontenery do USA. Na system CSI składają się następujące główne moduły:

- użycie wywiadu i informacji elektronicznej do zidentyfikowania i namierzenia kontenerów, które mogą zawierać ładunki związane z terroryzmem;
- prześwietlanie tych kontenerów w porcie wyjścia;
- wykorzystanie technologii umożliwiającej szybkie badanie zawartości kontenerów niosących potencjalne ryzyko – prześwietlenia promieniami gamma lub Rentgena i wykrywacze promieniowania radioaktywnego;
- użycie „inteligentnych" kontenerów, umożliwiających dostrzeżenie manipulacji niezgodnych z ich budową i przeznaczeniem czy też manipulacji podczas procesu transportu.

Procedury AEO, które mają również wpływ na Incoterms, obowiązują od pewnego czasu w Polsce. Upoważniony przedsiębiorca (AEO) jest to przedsiębiorca mający jedno ze świadectw AEO:

- świadectwo AEO – uproszczenia celne;
- świadectwo AEO – bezpieczeństwo i ochrona;
- świadectwo AEO – uproszczenia celne/bezpieczeństwo i ochrona.

Kwestie bezpieczeństwa zostały ujęte w tych procedurach, chociaż nie zastępują one procedur wskazanych powyżej.

9.5.
Terminy Combiterms 2011 i RAFTD

Combiterms 2011 – terminy handlowe dla dostaw w kontenerach

Combiterms 2011 to terminy handlowe opracowane przez Międzynarodową Izbę Handlową w Paryżu przy współpracy z Międzynarodowym Zrzeszeniem Spedytorów FIATA. Są one dostosowane do dostaw towarów w kontenerach.

Dostawy towarów w kontenerach dokonywane są także na bazie terminów Incoterms, jednak w Combiterms uwzględniono bardziej szczegółową interpretację wielu kwestii. Terminy te mają charakter fakultatywny.

Wykaz terminów Combiterms 2011:

- 001 EXW;
- 002 FCA Siedziba sprzedającego;
- 003 FAS;
- 004 FOB;
- 005 FCA Wskazany terminal;
- 006 CPT Granica sprzedającego;
- 007 CIP Granica sprzedającego;
- 008 CFR;
- 009 CIP;
- 010 CPT Granica kupującego;
- 011 CIP Granica kupującego;
- 012 CPT Wskazany terminal;
- 013 CIP Wskazany terminal;
- 014 CPT Siedziba kupującego;
- 015 CIP Siedziba kupującego;
- 016 DES;

- 017 DEQ Cło nieopłacone;
- 018 DAF;
- 019 DDU Terminal w kraju importu;
- 020 DEQ Cło opłacone;
- 021 DDP Terminal w kraju importu;
- 022 DDU Siedziba kupującego;
- 023 DDP Siedziba kupującego.

RAFTD – Amerykańskie Znowelizowane Definicje w Handlu Zagranicznym

Znowelizowane Amerykańskie Definicje w Handlu Zagranicznym RAFTD stanowią wykładnię formuł handlowych stosowanych w handlu zagranicznym Stanów Zjednoczonych. W handlu z tym krajem znajdują zastosowanie także terminy Incoterms i polski kontrahent powinien dążyć do podporządkowania kontraktu tym ostatnim terminom. Terminy RAFTD są bowiem w Europie mało znane, a interpretacja tak samo brzmiących formuł jest odmienna niż w Incoterms 2010 (np. FOB czy CIF).

Wykaz terminów RAFTD:

I. EX;

II. A-FOB; B-FOB; C-FOB; D-FOB; E-FOB VESSEL; F-FOB;

III. FAS;

IV. CF;

V. CIF;

VI. EX DOCK.

Przejście z różnych terminów handlowych na Incoterms 2010

Do celów odprawy celnej konieczne jest przejście na terminy handlowe Incoterms 2010, gdyż tylko jeden z tych trzynastu terminów można wpisać do dokumentu SAD. Czasami dochodzi w tym względzie do pomyłek. Obecnie przytoczone zostaną najważniejsze wyjątki od zasady, że tak samo brzmiące terminy odpowiadają sobie.

Terminowi Incoterms FCA odpowiada termin A-FOB oraz w przybliżeniu B-FOB, C-FOB I D-FOB z RAFTD. Terminowi DEQ z Incoterms 1990 odpowiada termin EX DOCK z RAFTD, a terminowi DDU – termin F-FOB.

W przypadku zbioru Combiterms 2011 najczęściej pomyłki dotyczą terminu 017 DEQ, który odpowiada terminowi DDU z Incoterms 2010.

9.6.
Zasady negocjowania bazy dostawy

Negocjując bazę dostawy według Incoterms 2010, kupujący (importer) powinien podjąć decyzję, czy chce zachować gestię transportową, czy przejmie ją dostawca. Musi także zadecydować, jaką gałąź transportu wybierze. I tak:

- jeżeli kupujący (importer) nie chce mieć gestii transportowej, a nie podjął decyzji co do gałęzi transportu – może zaproponować termin DAP;
- jeżeli kupujący (importer) nie chce mieć gestii transportowej i wybierze transport morski – może zaproponować termin DEQ, ale powinien powołać się na Incoterms 2000, bo w Incoterms 2010 terminu tego nie ma;

- jeżeli kupujący (importer) chce mieć gestię transportową, a nie podjął decyzji co do gałęzi transportu – może zaproponować termin FCA;
- jeżeli kupujący (importer), chce mieć gestię transportową i wybierze transport morski – może zaproponować termin FOB.

Pułapki i niebezpieczeństwa pojawiające się przy ustalaniu bazy dostawy

Reasumując, przy negocjowaniu bazy dostawy mogą pojawić się pułapki związane z:

- brakiem powołania się na interpretację terminu (istnieją też formuły Combiterms, RAFTD itd.);
- brakiem powołania się na rok edycji (zmiana postanowień w poszczególnych wersjach);
- powołaniem się na starszą wersję (zmiana postanowień w poszczególnych wersjach);
- kosztami załadunku (np. przy EXW);
- kosztami odpraw celnych (np. przy DEQ);
- ryzykiem (np. przy grupie C);
- klauzulami ubezpieczeniowymi (np. przy CIF czy CIP);
- zastosowaniem rewersu (przy załadunku przy konosamencie brudnym);
- postanowieniami poszczególnych terminów.

> Terminy Incoterms można, a nawet trzeba stosować w umowach krajowych. Dzięki nim uzyskujemy konkretną wykładnię, na którą możemy powołać się przy sporze z kontrahentem.

W sytuacji, gdy jakieś postanowienia terminów nam nie odpowiadają – mamy możliwość ich zmiany w postaci właściwego zapisu

w umowie, czyli możemy je odpowiednio kształtować w zależności od specyfiki umowy.

W powyższym rozdziale wyjaśniono najważniejsze problemy związane z praktycznym zastosowaniem terminów handlowych Incoterms. Zaleca się jednak przy negocjowaniu umowy korzystać z oficjalnej wersji anglojęzycznej formuł Incoterms, wydanej przez Międzynarodową Izbę Handlową.

Rozdział 10

Ryzyko i ubezpieczenia w transporcie

10.1. Ryzyko transportowe

Każda ze stron procesu transportowo-spedycyjnego jest zainteresowana szacowaniem i ograniczaniem ryzyka transportowego. Ryzyko to można rozpatrywać w aspekcie szeregu zjawisk, które mogą wpłynąć na odpowiedzialność ze strony załadowcy, odbiorcy, przewoźnika czy różnych przewoźników, a także spedytora.

> W odniesieniu do umowy przewozu należy rozpatrywać ryzyka po stronie zleceniodawcy oraz przewoźnika.

Wśród **ryzyk zleceniodawcy** można wskazać niebezpieczeństwo:

- otrzymania usługi niezgodnej z umową (zakres czynności);
- utraty płatności i nieotrzymania usługi;
- zapłaty za dokumenty niezgodne ze stanem rzeczywistym;
- otrzymania towaru z opóźnieniem;
- otrzymania towaru uszkodzonego;
- wadliwego opakowania towaru;
- nieprawidłowości w wystawieniu dokumentów;
- zaginięcia towaru lub jego części w podczas przewozu;
- obciążenia kosztami dodatkowymi;
- inne.

Ryzyko otrzymania towaru niezgodnie z umową może dotyczyć bezpośrednio zleceniodawcy lub jego partnera handlowego. Partner może wówczas dochodzić roszczeń od zleceniodawcy, a ten na zasadzie regresu dochodzi roszczeń od przewoźnika, z którym łączy go umowa przewozu.

Do najważniejszych **ryzyk przewoźnika** należy niebezpieczeństwo:

- udzielenia usługi i nieotrzymania płatności;
- zbyt długiego opóźnienia zapłaty w stosunku do terminu płatności;
- potrącania z sumy płatności kwot na poczet nieuzasadnionych reklamacji;
- obciążenia kosztami dodatkowymi;
- gwarancji płatności udzielonej przez podmiot nierzetelny;
- nieuzasadnionych reklamacji dotyczących stanu towaru lub ilościowych;
- odpowiedzialności za uszkodzenia lub zaginięcie towaru w transporcie;
- obciążenia wysoką odpowiedzialnością za straty wynikające z tytułu opóźnień w dostawie;
- inne.

Ryzyko takie strony umowy przewozu mogą ograniczyć w wyniku ubezpieczenia. Ubezpieczeniu może podlegać odpowiedzialność cywilna każdej ze stron, a także towar. Jeżeli ubezpieczenie dotyczy odpowiedzialności cywilnej przewoźnika, jest nazywane OCP, jeżeli odpowiedzialności cywilnej spedytora – OCS. W sytuacji, gdy ubezpieczany jest bezpośrednio towar mówimy o ubezpieczeniu cargo.

10.2.
Ubezpieczenia cargo

Ubezpieczeń cargo w transporcie dokonuje się według trzech rodzajów klauzul, ujednoliconych w skali międzynarodowej. Klauzule te nie obejmują ochroną przewoźnika, lecz bezpośrednio ładunek.

Zgodnie z § 10 OPWS spedytor dokonuje ubezpieczenia cargo jedynie wówczas, gdy otrzyma wyraźne w tym względzie pisemne zlecenie. Jeżeli nie uzgodniono inaczej na piśmie, spedytor nie ma obowiązku aranżowania oddzielnego ubezpieczenia dla każdej przesyłki. Podanie w zleceniu wartości towaru nie oznacza udzielenia spedytorowi zlecenia na zaaranżowanie ubezpieczenia cargo.

Oferując zleceniodawcy ubezpieczenie cargo lub zawierając je w jego imieniu i na jego koszt, spedytor zobowiązany jest udostępnić zleceniodawcy warunki ubezpieczenia. W przypadku objęcia przesyłki ubezpieczeniem generalnym robi to przed zawarciem umowy spedycji. W innych przypadkach dokonuje tego przed zawarciem umowy ubezpieczenia.

Do klauzul cargo nie mają do zastosowania limity odpowiedzialności przewoźnika.

Klauzule cargo, nazywane też Instytutowymi klauzulami ładunkowymi (Institute Cargo Clause – ICC) są ujednolicone w skali międzynarodowej. Są to[1]:

- **Instytutowa klauzula ładunkowa (A) 1/1/09 – ICC A 01/01/2009**.
- **Instytutowa klauzula ładunkowa (B) 1/1/ – ICC B 01/01/2009**.
- **Instytutowa klauzula ładunkowa (C) 1/1/09 – ICC C 01/01/2009**.

Instytutowe klauzule ładunkowe w wersji 2009 zostały opracowane przez dwa zrzeszenia ubezpieczycieli: Lloyd's Market Association (LMA) i International Underwriting Association of London (IUA),

które powołały w tym celu wspólną komisję. Institute of London Underwriters, który opracował poprzednie wersje klauzul, przekształcił się w IUA.

Kolejność prezentacji tych klauzul wskazuje zakres pokrycia przez nie ryzyk. Zakres ten jest największy w przypadku klauzuli A, średni przy klauzuli B i minimalny w przypadku klauzuli C.

Decyzje dotyczące ubezpieczenia podejmowane są z uwzględnieniem gałęzi transportu, którym towar będzie przewożony. Wynika to z zakresu klauzul ubezpieczeniowych. W danej gałęzi transportu spotykamy klauzule podstawowe i uzupełniające – wyspecjalizowane w odniesieniu do ryzyka oraz towaru.

W **transporcie drogowym i kolejowym**, jeżeli ubezpieczający chce ubezpieczyć towar **w zakresie pełnym**, ma do dyspozycji:

1. Klauzulę podstawową: Institute Cargo Clause (A) 01/01/2009.
2. Klauzule uzupełniające – wyspecjalizowane w zakresie ryzyka:
   - –2A. Institute Strikes Clauses (Cargo) 01/01/2009,
   - –2B. Institute Extended Radioactive Contamination Exclusion Clause 1/11/02,
   - –2C. Institute Chemical, Biological, Bio-chemical, Electromagnetic Weapons and Cyber Attack Exclusion Clause 1/11/02,
   - –2D. Termination of Transit Clause (Terrorism) JC2009/056,
   - –2E. Sanction Limitation and Exclusion Clause JC2010/014,
   - –2F. Institute Standard Conditions For Cargo Contracts – Clause 9 1/4/82.
3. Klauzule uzupełniające – wyspecjalizowane w zakresie towaru (wybrane):

– Institute Replacement Clause 1/1/34 (for transport of machinery and equipment only).

W **transporcie drogowym oraz kolejowym**, jeżeli ubezpieczający chce ubezpieczyć towar **w zakresie ryzyk elementarnych**, ma do dyspozycji:

1. Klauzulę podstawową: Institute Cargo Clause (C) 01/01/2009.
2. Klauzule uzupełniające – wyspecjalizowane w zakresie ryzyka:

   – 2A. Institute Strikes Clauses (Cargo) 01/01/2009,

   – 2B. Institute Extended Radioactive Contamination Exclusion Clause 1/11/02,

   – 2C. Institute Chemical, Biological, Bio-chemical, Electromagnetic Weapons and Cyber Attack Exclusion Clause 1/11/02,

   – 2D. Termination of Transit Clause (Terrorism) JC2009/056,

   – 2E. Sanction Limitation and Exclusion Clause JC2010/014,

   – 2F. Institute Standard Conditions For Cargo Contracts – Clause 9 1/4/82,

   – 2G. Institute Malicious Damage Clause 1/8/82,

   – 2H. Institute Theft, Pilferage and Non-Delivery Clause 1/12/82.
3. Klauzule uzupełniające – wyspecjalizowane w zakresie towaru (wybrane):

   – Institute Replacement Clause 1/1/34 (for transport of machinery and equipment only).

W **transporcie morskim**, jeżeli ubezpieczający chce ubezpieczyć towar **w zakresie pełnym**, ma do dyspozycji:

1. Klauzulę podstawową: Institute Cargo Clause (A) 01/01/2009.

2. Klauzule uzupełniające – wyspecjalizowane w zakresie ryzyka:
    - –2A. Institute Strikes Clauses (Cargo) 01/01/2009,
    - –2B. Institute War Clause (Cargo) 01/01/2009,
    - –2C. Institute War Cancellation Clause (cargo) 1/12/82,
    - –2D. Institute Extended Radioactive Contamination Exclusion Clause 1/11/02,
    - –2E. Institute Chemical, Biological, Bio-chemical, Electromagnetic Weapons and Cyber Attack Exclusion Clause 1/11/02,
    - –2F. Institute Classification Clause 01/01/2001.
    - –2G. Termination of Transit Clause (Terrorism) JC2009/056,
    - –2H. Sanction Limitation and Exclusion Clause JC2010/014,
    - –2I. Institute Standard Conditions For Cargo Contracts – Clause 9 1/4/82.
3. Klauzule uzupełniające – wyspecjalizowane w zakresie towaru (wybrane):
    - –Institute Replacement Clause 1/1/34 (for transport of machinery and equipment only).

W **transporcie morskim**, jeżeli ubezpieczający chce ubezpieczyć towar **w zakresie ryzyk elementarnych**, ma do dyspozycji:

1. Klauzulę podstawową: Institute Cargo Clause (C) 01/01/2009.
2. Klauzule uzupełniające – wyspecjalizowane w zakresie ryzyka:
    - –2A. Institute Strikes Clauses (Cargo) 01/01/2009,
    - –2B. Institute War Clause (Cargo) 01/01/2009,
    - –2C. Institute War Cancellation Clause (cargo) 1/12/82,

−2D. Institute Extended Radioactive Contamination Exclusion Clause 1/11/02,

−2E. Institute Chemical, Biological, Bio-chemical, Electromagnetic Weapons and Cyber Attack Exclusion Clause 1/11/02,

−2F. Institute Classification Clause 01/01/2001.

−2G. Termination of Transit Clause (Terrorism) JC2009/056,

−2H. Sanction Limitation and Exclusion Clause JC2010/014,

−2I. Institute Standard Conditions For Cargo Contracts – Clause 9 1/4/82,

−2J. Institute Malicious Damage Clause 1/8/82,

−2K. Institute Theft, Pilferage and Non-Delivery Clause 1/12/82.

3. Klauzule uzupełniające – wyspecjalizowane w zakresie towaru (wybrane):

−Institute Replacement Clause 1/1/34 (for transport of machinery and equipment only).

W **transporcie lotniczym**, jeżeli ubezpieczający chce ubezpieczyć towar **w zakresie pełnym**, ma do dyspozycji:

1. Klauzulę podstawową: Institute Cargo Clause (AIR) 01/01/2009.
2. Klauzule uzupełniające – wyspecjalizowane w zakresie ryzyka:

−2A. Institute Strikes Clauses (Air Cargo) 01/01/2009,

−2B. Institute War Clause (Air Cargo) 01/01/2009,

−2C. Institute War Cancellation Clause (cargo) 1/12/82,

−2D. Institute Extended Radioactive Contamination Exclusion Clause 1/11/02,

– 2E. Institute Chemical, Biological, Bio-chemical, Electromagnetic Weapons and Cyber Attack Exclusion Clause 1/11/02,

– 2F. Termination of Transit Clause (Terrorism) JC2009/056,

– 2G. Sanction Limitation and Exclusion Clause JC2010/014,

– 2H. Institute Standard Conditions For Cargo Contracts – Clause 9 1/4/82.

3. Klauzule uzupełniające – wyspecjalizowane w zakresie towaru (wybrane):

– Institute Replacement Clause 1/1/34 (for transport of machinery and equipment only).

10.3. Klauzula ICC A

Instytutowa klauzula ładunkowa A (ICC A), nazywana poprzednio All Risks, ma zastosowanie w każdej gałęzi transportu. Wbrew swojej poprzedniej nazwie nie obejmuje wcale wszystkich ryzyk i posiada wiele wyłączeń[2].

Ze względu na największy zakres pokrycia ryzyk ze wszystkich klauzul ubezpieczeniowych cargo i jednocześnie najwyższą składkę płaconą ubezpieczycielowi, stosuje się ją zazwyczaj w przypadku sprzedaży wyrobów przemysłowych z dużym ryzykiem kradzieży lub niewłaściwego przechowywania, a także gdy wymagają tego warunki akredytywy dokumentowej.

Tabela 10.1.
Ogólny zakres pokrycia ryzyk w klauzuli ICC A

KLAUZULA ICC A

Wszystkie ryzyka (poza wyłączeniami)	
Wyłączenia	
1.	Ubytki naturalne
2.	Niewłaściwe opakowanie towaru
3.	Wady wewnętrzne
4.	Lekkomyślne lub świadome niewłaściwe postępowanie ubezpieczonego
5.	Szkody spowodowane opóźnieniem w dostawie towaru
6.	Szkody skażenia radioaktywnego
7.	Ryzyka wojenne
8.	Ryzyka strajkowe
9.	Ryzyka zamieszek i niepokojów społecznych

Uwaga: Szczegółowy zakres ryzyk wynika z tekstu klauzuli.

Źródło: opracowanie własne.

Ubezpieczenie ryzyka wojennego może być dokonane w ramach dodatkowej klauzuli wojennej.

Ubezpieczenie ryzyka strajkowego i ryzyka zamieszek oraz niepokojów społecznych jest natomiast dokonywane w ramach dodatkowej klauzuli strajkowej.

Ubezpieczenie kosztów awarii wspólnej i ratownictwa obejmuje koszty tych zdarzeń, rozliczone lub ustalone zgodnie z umową przewozu, właściwym prawem i praktyką, poniesione w celu uniknięcia szkody. Zapewnia ono ubezpieczonemu odszkodowanie w zakresie ryzyk objętych tym ubezpieczeniem z tytułu odpowiedzialności wynikającej z zamieszczonej w umowie przewozu klauzuli „Zderzenia z obopólnej winy". W przypadku jakiegokolwiek roszczenia ze strony przewoźnika na podstawie tej klauzuli, ubezpieczony zgadza się powiadomić ubezpieczyciela, który będzie uprawniony do prowadzenia – na własny koszt – obrony ubezpieczonego przed takim roszczeniem.

Wyłączenia ubezpieczenia

Ubezpieczenie w żadnym razie nie obejmuje:

- straty, uszkodzenia ani wydatków, jakie można przypisać świadomie wadliwemu postępowaniu ubezpieczonego;
- zwykłego wycieku, zwykłej utraty na wadze lub objętości bądź zwykłego zużycia przedmiotu ubezpieczenia;
- straty, uszkodzenia ani wydatków spowodowanych niedostatecznym albo nieodpowiednim opakowaniem czy przygotowaniem przedmiotu ubezpieczenia, aby mógł on przetrwać zwykłe warunki panujące podczas przewozu objętego ubezpieczeniem, wówczas gdy takie opakowanie lub przygotowanie wykonane zostaje przez ubezpieczonego lub jego pracowników lub ma miejsce przed rozpoczęciem niniejszego ubezpieczenia (w rozumieniu niniejszych klauzul „opakowanie" obejmuje zasztauowanie w kontenerze, a termin „pracownicy" nie obejmuje samodzielnych wykonawców);
- straty, uszkodzenia ani wydatków spowodowanych wadą ukrytą lub naturalnymi właściwościami przedmiotu ubezpieczenia;
- straty, uszkodzeń ani wydatków spowodowanych opóźnieniem, nawet gdyby zostało spowodowane ryzykiem objętym ubezpieczeniem;
- straty, uszkodzenia ani wydatków wynikających z niewypłacalności lub uchybień finansowych właściciela, armatora, zarządzającego, operatora lub czarterującego statek w sytuacji, gdy w czasie załadunku przedmiotu ubezpieczenia na pokład jednostki pływającej ubezpieczony był świadom lub winien być świadom, iż taka niewypłacalność lub uchybienie finansowe mogą przeszkodzić w zwykłym przebiegu podróży;
- straty, uszkodzenia ani wydatków bezpośrednio lub pośrednio spowodowanych przez lub wynikających z użycia jakiejkolwiek broni wojennej o działaniu opartym na rozszczepieniu atomowym

lub jądrowym i/lub fuzji albo innej podobnej reakcji albo sile radioaktywnej lub materii radioaktywnej.

Ubezpieczeniem nie są objęte straty, szkody lub wydatki wynikające z:

- braku zdolności żeglugowej lub niezdatności statku lub jednostki pływającej do bezpiecznego przewozu przedmiotu ubezpieczenia w sytuacji, gdy ubezpieczony wiedział o takiej niezdolności żeglugowej lub niezdatności w czasie załadunku przedmiotu ubezpieczenia na pokład tego statku lub jednostki pływającej;
- niezdatności kontenera lub środka przewozu do bezpiecznego przewozu przedmiotu ubezpieczenia, wówczas gdy załadunek zostaje przeprowadzony przed rozpoczęciem ochrony w ramach tego ubezpieczenia, lub przez ubezpieczonego lub jego pracowników, a są oni świadomi takiej niezdatności w czasie załadunku.

Ubezpieczenie nie obejmuje też straty, uszkodzenia ani wydatków spowodowanych przez:

- wojnę, wojnę domową, rewolucję, bunt, powstanie lub zamieszki społeczne powstałe z ich przyczyny lub jakiekolwiek wrogie działania ze strony lub przeciwko państwu biorącemu udział w wojnie;
- zabór, zajęcie, zatrzymanie, ograniczenie swobody lub przetrzymanie (z wyłączeniem piractwa) oraz konsekwencje tych czynów lub ich usiłowań;
- porzucone miny, torpedy, bomby lub inną porzuconą broń wojenną.

I wreszcie ubezpieczenie nie obejmuje straty, uszkodzenia ani wydatków:

- spowodowanych przez strajkujących, robotników objętych lokautem lub osoby biorące udział w niepokojach robotniczych, rozruchach lub zamieszkach społecznych;

- wynikających ze strajków, lokautów, niepokojów robotniczych, rozruchów lub zamieszek społecznych,
- spowodowanych przez akt terrorystyczny rozumiany jako działanie osoby działającej w imieniu lub w powiązaniu z dowolną organizacją, która prowadzi działalność mającą na celu obalenie lub wpłynięcie – siłą lub przemocą – na władze bez względu na to, czy zostały one ukonstytuowane w sposób zgodny z prawem;
- spowodowanych przez osoby działające z pobudek politycznych, ideologicznych lub religijnych.

Czas trwania ubezpieczenia

Ubezpieczenie rozpoczyna się z chwilą, kiedy w magazynie lub miejscu składowania (wymienionym w umowie ubezpieczenia) przedmiot ubezpieczenia zostanie po raz pierwszy przemieszczony w celu niezwłocznego załadowania na środek przewozowy lub inny pojazd w celu rozpoczęcia przewozu, biegnie podczas zwykłego przebiegu przewozu, a kończy się bądź:

- z chwilą zakończenia wyładunku ze środka przewozowego lub innego pojazdu w końcowym magazynie lub miejscu składowania w miejscu przeznaczenia wymienionym w umowie ubezpieczenia;
- z chwilą zakończenia wyładunku ze środka przewozowego lub innego pojazdu w innym magazynie lub miejscu składowania lub w miejscu przeznaczenia wymienionym w umowie ubezpieczenia, które ubezpieczony lub jego pracownicy wybrali do składowania o odmiennym charakterze, niż w trakcie zwykłego przebiegu przewozu, albo przydzielania bądź dystrybucji, lub
- wówczas, gdy ubezpieczony lub jego pracownicy zdecydują się użyć środka przewozowego, innego pojazdu lub kontenera do składowania o odmiennym charakterze, niż w trakcie zwykłego przebiegu przewozu;

- z upływem 60 dni od zakończenia wyładunku przedmiotu ubezpieczenia poza burtę statku morskiego w końcowym porcie wyładunku,

w zależności od tego, która z tych okoliczności wystąpi w pierwszej kolejności.

Jeżeli przedmiot ubezpieczenia, po wyładowaniu poza burtę statku morskiego w końcowym porcie wyładunku, lecz przed zakończeniem omawianego ubezpieczenia, ma być wysłany do miejsca przeznaczenia innego niż miejsce, do którego jest ubezpieczony na podstawie niniejszej umowy, ubezpieczenie nie rozciąga się poza moment, kiedy przedmiot ubezpieczenia po raz pierwszy zostaje przemieszczony w celu rozpoczęcia przewozu do tego innego miejsca przeznaczenia.

Definicja ubezpieczonego

Ubezpieczenie zapewnia ochronę ubezpieczonemu, za którego uważa się osobę dochodzącą odszkodowania i którą może być osoba, która zawarła lub na rzecz której zawarto umowę ubezpieczenia lub na rzecz której dokonano cesji umowy ubezpieczenia. Ubezpieczenie nie zapewnia ochrony ani nie może przynieść korzyści przewoźnikowi czy innej osobie, której powierzono ładunek.

Prawo właściwe ubezpieczenia

Ubezpieczenie podlega prawu i praktyce angielskiej.

10.4.
Klauzula ICC B

Instytutowa Klauzula Ładunkowa B (ICC B), nazywana poprzednio W.A., ma zastosowanie głównie w transporcie morskim[3].

Tabela 10.2.
Ogólny zakres pokrycia ryzyk w klauzuli ICC B

KLAUZULA ICC B	
Minimalny zakres ryzyka (jak w klauzuli C) **Szkody**	
1.	Pożar lub eksplozja
2.	Wejście statku na mieliznę
3.	Zatonięcie lub wywrócenie się statku
4.	Przewrócenie się lub wykolejenie środka transportu lądowego
5.	Kolizja środka transportu z obiektem innym niż woda
6.	Rozładunek towarów w porcie schronienia
7.	Spowodowane awarią wspólną lub wyrzuceniem ładunku za burtę
Zwiększenia zakresu	
1.	Trzęsienie ziemi
2.	Wybuch wulkanu
3.	Uderzenie pioruna
4.	Zmycie z pokładu
5.	Wtargnięcie wody do pojazdu (z wyjątkiem opadów atmosferycznych)
6.	Szkody obejmujące stratę całkowitą ładunku powstałą w czasie załadunku lub rozładunku ze statku
Wyłączenia	
1.	Ubytki naturalne
2.	Niewłaściwe opakowanie towaru
3.	Wady wewnętrzne
4.	Lekkomyślne lub świadome niewłaściwe postępowanie ubezpieczonego
5.	Szkody spowodowane opóźnieniem w dostawie towaru
6.	Szkody skażenia radioaktywnego
7.	Ryzyka wojenne

8.	Ryzyka strajkowe
9.	Ryzyka zamieszek i niepokojów społecznych
10.	Rabunek
11.	Świadome działanie osób trzecich

Uwaga: Szczegółowy zakres ryzyk wynika z tekstu klauzuli.

Źródło: opracowanie własne.

Awaria wspólna

Niniejsze ubezpieczenie obejmuje koszty awarii wspólnej i ratownictwa, rozliczone lub ustalone zgodnie z umową przewozu i/lub właściwym prawem i praktyką, poniesione w celu uniknięcia szkody.

Wyłączenia

Ubezpieczenie w żadnym razie nie obejmuje:

- straty, uszkodzenia ani wydatków, jakie można przypisać świadomie wadliwemu postępowaniu ubezpieczonego;
- zwykłego wycieku, zwykłej utraty na wadze lub objętości lub zwykłego zużycia przedmiotu ubezpieczenia;
- straty, uszkodzenia ani wydatków spowodowanych niedostatecznym albo nieodpowiednim opakowaniem/przygotowaniem przedmiotu ubezpieczenia, aby mógł on przetrwać zwykłe warunki panujące podczas przewozu objętego ubezpieczeniem, wówczas gdy takie opakowanie lub przygotowanie wykonane zostaje przez ubezpieczonego lub jego pracowników lub ma miejsce przed rozpoczęciem niniejszego ubezpieczenia (w rozumieniu niniejszych klauzul „opakowanie" obejmuje zasztauowanie w kontenerze, a termin „pracownicy" nie obejmuje samodzielnych wykonawców);

- straty, uszkodzenia ani wydatków spowodowanych wadą ukrytą lub naturalnymi właściwościami przedmiotu ubezpieczenia;
- straty, uszkodzenia ani wydatków spowodowanych opóźnieniem,
- straty, uszkodzenia ani wydatków wynikających z niewypłacalności lub uchybień finansowych właściciela, armatora, zarządzającego, operatora lub czarterującego statek w sytuacji, gdy w czasie załadunku przedmiotu ubezpieczenia na pokład jednostki pływającej ubezpieczony był świadom lub – przy zwykłym toku czynności – winien być świadom, iż taka niewypłacalność lub uchybienie finansowe mogą przeszkodzić w zwykłym przebiegu podróży;
- rozmyślnego uszkodzenia lub zniszczenia przedmiotu ubezpieczenia lub jakiejkolwiek jego części wskutek bezprawnego czynu jakiejkolwiek osoby;
- straty, uszkodzenia ani wydatków bezpośrednio lub pośrednio spowodowanych przez lub wynikających z użycia jakiejkolwiek broni wojennej o działaniu opartym na rozszczepieniu atomowym lub jądrowym i/lub fuzji albo innej podobnej reakcji albo sile radioaktywnej lub materii radioaktywnej.

Niniejsze ubezpieczenie nie obejmuje straty, szkody lub wydatków wynikających z:

– braku zdolności żeglugowej lub niezdatności statku lub jednostki pływającej do bezpiecznego przewozu przedmiotu ubezpieczenia w sytuacji, gdy ubezpieczony wiedział o takiej niezdolności żeglugowej lub niezdatności w czasie załadunku przedmiotu ubezpieczenia na pokład tego statku lub jednostki pływającej;

– niezdatności kontenera lub środka przewozu do bezpiecznego przewozu przedmiotu ubezpieczenia, wówczas gdy załadunek zostaje przeprowadzony przed rozpoczęciem ochrony w ramach niniejszego ubezpieczenia, lub przez ubezpieczonego lub jego pracowników, a są oni świadomi takiej niezdatności w czasie załadunku.

Ubezpieczenie nie obejmuje straty, uszkodzenia ani wydatków spowodowanych przez:

- wojnę, wojnę domową, rewolucję, bunt, powstanie lub zamieszki społeczne powstałe z ich przyczyny lub jakiekolwiek wrogie działania ze strony lub przeciwko państwu biorącemu udział w wojnie;
- zabór, zajęcie, zatrzymanie, ograniczenie swobody lub przetrzymanie oraz konsekwencje tych czynów lub ich usiłowań;
- porzucone miny, torpedy, bomby lub inną porzuconą broń wojenną.

Ubezpieczenie nie obejmuje straty, uszkodzenia ani wydatków:

- spowodowanych przez strajkujących, robotników objętych lokautem lub osoby biorące udział w niepokojach robotniczych, rozruchach lub zamieszkach społecznych;
- wynikających ze strajków, lokautów, niepokojów robotniczych, rozruchów lub zamieszek społecznych;
- spowodowanych przez akt terrorystyczny rozumiany jako działanie osoby działającej w imieniu lub w powiązaniu z dowolną organizacją, która prowadzi działalność skierowaną w celu obalenia lub wpłynięcia – siłą lub przemocą – na władze/rząd bez względu na to, czy zostały ukonstytuowane w sposób zgodny z prawem;
- spowodowanych przez osoby działające z pobudek politycznych, ideologicznych lub religijnych.

Czas trwania

Ubezpieczenie rozpoczyna się z chwilą, kiedy w magazynie lub miejscu składowania (w miejscu wymienionym w umowie ubezpieczenia) przedmiot ubezpieczenia zostanie po raz pierwszy przemieszczony w celu niezwłocznego załadowania na środek

przewozowy lub inny pojazd w celu rozpoczęcia przewozu, biegnie podczas zwykłego przebiegu przewozu, a kończy się bądź:

– z chwilą zakończenia wyładunku ze środka przewozowego lub innego pojazdu w końcowym magazynie lub miejscu składowania w miejscu przeznaczenia wymienionym w umowie ubezpieczenia,

– z chwilą zakończenia wyładunku ze środka przewozowego lub innego pojazdu w innym magazynie lub miejscu składowania lub w miejscu przeznaczenia wymienionym w umowie ubezpieczenia, które ubezpieczony lub jego pracownicy wybrali do składowania o odmiennym charakterze, niż w trakcie zwykłego przebiegu przewozu, lub przydzielania bądź dystrybucji, lub

– wówczas gdy ubezpieczony lub jego pracownicy zdecydują się użyć środka przewozowego, innego pojazdu lub kontenera do składowania o odmiennym charakterze, niż w trakcie zwykłego przebiegu przewozu, z upływem 60 dni od zakończenia wyładunku przedmiotu ubezpieczenia poza burtę statku morskiego w końcowym porcie wyładunku,

w zależności od tego, która z tych okoliczności wystąpi w pierwszej kolejności.

Jeżeli przedmiot ubezpieczenia, po wyładowaniu poza burtę statku morskiego w końcowym porcie wyładunku, lecz przed zakończeniem niniejszego ubezpieczenia, ma być wysłany do miejsca przeznaczenia innego niż miejsce, do którego jest ubezpieczony na podstawie umowy, ubezpieczenie nie rozciąga się poza moment, kiedy przedmiot ubezpieczenia po raz pierwszy zostaje przemieszczony w celu rozpoczęcia przewozu do tego innego miejsca przeznaczenia.

Zakończenie umowy przewozu

Jeżeli na skutek okoliczności, na jakie ubezpieczony nie ma wpływu, umowa przewozu zakończy się w porcie lub miejscu innym niż miejsce przeznaczenia wymienione w umowie albo przewóz w inny

sposób zakończy się przed wyładunkiem przedmiotu ubezpieczenia, wówczas ubezpieczenie również się zakończy.

Zmiana podróży

Jeśli po rozpoczęciu niniejszego ubezpieczenia ubezpieczony zmieni miejsce przeznaczenia, musi to niezwłocznie zgłosić ubezpieczycielowi w celu uzgodnienia stawek i warunków. Jeżeli szkoda wystąpi przed takim uzgodnieniem, ochrona może zostać udzielona wyłącznie w takim przypadku, gdy byłaby dostępna przy umiarkowanej stawce rynkowej na warunkach rynkowych.

Prawo właściwe

Ubezpieczenie podlega prawu i praktyce angielskiej.

10.5.
Klauzula ICC C

Instytutowa klauzula ładunkowa C (ICC C), nazywana poprzednio F.P.A., ma szerokie zastosowanie w każdej gałęzi transportu, z wyjątkiem transportu lotniczego, jako ubezpieczenie minimalne. Ubezpieczenie tego typu jest wymagane w ramach formuł CIP i CIF w Incoterms 2010[4].

Tabela 10.3.
Ogólny zakres pokrycia ryzyk w klauzuli ICC C

KLAUZULA ICC C	
Minimalny zakres ryzyka **Szkody**	
1.	Pożar lub eksplozja
2.	Wejście statku na mieliznę

3.	Zatonięcie lub wywrócenie się statku
4.	Przewrócenie się lub wykolejenie środka transportu lądowego
5.	Kolizja środka transportu z obiektem innym niż woda
6.	Rozładunek towarów w porcie schronienia
7.	Spowodowane awarią wspólną lub wyrzuceniem ładunku za burtę
Wyłączenia	
1.	Ubytki naturalne
2.	Niewłaściwe opakowanie towaru
3.	Wady wewnętrzne
4.	Lekkomyślne lub świadome niewłaściwe postępowanie ubezpieczonego
5.	Szkody spowodowane opóźnieniem w dostawie towaru
6.	Szkody skażenia radioaktywnego
7.	Ryzyka wojenne
8.	Ryzyka strajkowe
9.	Ryzyka zamieszek i niepokojów społecznych
10.	Rabunek
11.	Świadome działanie osób trzecich

Uwaga: Szczegółowy zakres ryzyk wynika z tekstu klauzuli.

Źródło: opracowanie własne.

Awaria wspólna

Ubezpieczenie obejmuje koszty awarii wspólnej i ratownictwa, rozliczone lub ustalone zgodnie z umową frachtową i/lub właściwym prawem i praktyką, poniesione w celu uniknięcia lub w związku z uniknięciem szkody.

Wyłączenia

Ubezpieczenie w żadnym razie nie obejmuje:

- straty, uszkodzenia ani wydatków, jakie można przypisać winie umyślnej ubezpieczonego;
- zwykłego wycieku, zwykłej utraty na wadze lub objętości lub zwykłego zużycia przedmiotu ubezpieczenia;
- straty, uszkodzenia ani wydatków spowodowanych niedostatecznym albo niewłaściwym opakowaniem lub przygotowaniem przedmiotu ubezpieczenia („opakowanie" obejmuje też zasztauowanie w kontenerze lub nadwoziu wymiennym, lecz tylko wówczas, gdy wykonane zostało przed rozpoczęciem ubezpieczenia bądź przez ubezpieczonego lub osoby, za które ponosi on odpowiedzialność);
- straty, uszkodzenia ani wydatków spowodowanych wadą ukrytą lub naturalnymi właściwościami przedmiotu ubezpieczenia;
- straty, uszkodzenia ani wydatków bezpośrednio spowodowanych opóźnieniem, nawet gdyby było ono spowodowane ryzykiem objętym ubezpieczeniem;
- straty, uszkodzenia ani wydatków wynikających z niewypłacalności lub uchybień finansowych właściciela, armatora lub czarterującego statek;
- rozmyślnego uszkodzenia lub zniszczenia przedmiotu ubezpieczenia lub jakiejkolwiek jego części wskutek bezprawnego czynu jakiejkolwiek osoby;
- straty, uszkodzenia ani wydatków wynikających z użycia jakiejkolwiek broni wojennej o działaniu opartym na rozszczepieniu atomowym lub jądrowym i/lub fuzji albo innej podobnej reakcji albo sile radioaktywnej lub materii radioaktywnej.

Ubezpieczenie nie obejmuje straty, szkody lub wydatków wynikających z niezdatności żeglugowej statku lub jednostki pływającej, niezdatności statku, jednostki pływającej, pojazdu, kontenera lub nadwozia wymiennego do bezpiecznego przewozu przedmiotu ubezpieczenia, jeżeli ubezpieczony lub osoby, za które

ponosi odpowiedzialność, były świadome takiej niezdatności w czasie załadunku przedmiotu ubezpieczenia na ten środek transportu.

Niniejsze ubezpieczenie nie obejmuje także straty, uszkodzenia ani wydatków spowodowanych przez:

– wojnę, wojnę domową, rewolucję, bunt, powstanie lub zamieszki społeczne powstałe z ich przyczyny lub jakiekolwiek wrogie działania ze strony lub przeciwko państwu biorącemu udział w wojnie;
– zabór, zajęcie, zatrzymanie, ograniczenie swobody lub przetrzymanie oraz konsekwencje tych czynów lub ich usiłowań;
– porzucone miny, torpedy, bomby lub inną porzuconą broń wojenną.

Ubezpieczenie nie obejmuje straty, uszkodzenia ani wydatków:

- spowodowanych przez strajkujących, robotników objętych lokautem lub osoby biorące udział w niepokojach robotniczych, rozruchach lub zamieszkach społecznych;
- wynikających ze strajków, lokautów, niepokojów robotniczych, rozruchów lub zamieszek społecznych;
- spowodowanych przez terrorystów lub osoby działające z pobudek politycznych.

Czas trwania

Ubezpieczenie rozpoczyna się z chwilą, kiedy towary opuszczają magazyn lub miejsce składowania w miejscu wymienionym w umowie dla rozpoczęcia przewozu, biegnie podczas zwykłego przebiegu przewozu i kończy się albo:

- z chwilą dostarczenia do miejsca składowania lub magazynu odbiorcy albo innego końcowego magazynu lub miejsca składowania w miejscu przeznaczenia wymienionym w umowie;

- z chwilą dostarczenia do jakiegokolwiek innego magazynu lub miejsca składowania, w miejscu przeznaczenia wymienionym w umowie lub przed nim, których ubezpieczony zdecyduje się użyć, albo:

  – dla składowania innego niż w trakcie zwykłego przebiegu przewozu lub

  – dla przydzielenia lub dystrybucji;

- z upływem 60 dni od zakończenia wyładunku towarów ubezpieczonych na podstawie umowy poza burtę statku morskiego w końcowym porcie wyładunku,

w zależności od tego, która z tych okoliczności zdarzy się najpierw.

Jeżeli towary, po ich wyładowaniu poza burtę statku morskiego w końcowym porcie wyładunku, lecz przed zakończeniem ubezpieczenia, mają być wysłane do miejsca przeznaczenia innego niż miejsce, do którego są ubezpieczone na podstawie umowy, ubezpieczenie nie rozciąga się poza moment rozpoczęcia przewozu do tego innego miejsca przeznaczenia.

Ubezpieczenie pozostanie w mocy podczas opóźnienia, na które ubezpieczony nie ma wpływu, podczas zboczenia z drogi, przymusowego wyładunku, ponownego załadunku lub przeładunku, a także podczas jakiejkolwiek zmiany przedsięwzięcia, wynikającej ze skorzystania ze swobody przyznanej armatorowi lub czarterującemu na podstawie umowy frachtowej.

Jeśli po rozpoczęciu ubezpieczenia ubezpieczony zmieni miejsce przeznaczenia, ubezpieczenie pozostanie w mocy, pod warunkiem niezwłocznego powiadomienia ubezpieczyciela, za składką i na warunkach do uzgodnienia.

Ubezpieczenie nie może przynieść korzyści przewoźnikowi ani innej osobie, której powierzono ładunek.

Prawo właściwe

Niniejsze ubezpieczenie podlega prawu i praktyce angielskiej.

10.6.
Ubezpieczenia OCP i OCS

Od ubezpieczeń cargo należy odróżnić ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika. Noszą one w skrócie nazwę OCP. W sytuacji, gdy ubezpieczenie dotyczy odpowiedzialności cywilnej spedytora, znane jest pod nazwą OCS.

Ubezpieczenie OCP jest ubezpieczeniem jedynie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika, który wykonuje zarobkowy przewóz drogowy towarów. Ubezpieczyciel w ramach tego ubezpieczenia pokrywa jedynie szkodę, jaką poniósł przewoźnik, zobowiązany do wypłaty odszkodowania swojemu zleceniodawcy, związanego z przewożonym towarem, do limitu, jaki był zobowiązany wypłacić w ramach prawidłowo złożonej reklamacji, według obowiązujących przepisów.

Należy pamiętać, że ubezpieczenie OCP nie jest ubezpieczeniem samego towaru, czyli nie jest ubezpieczeniem cargo.

Przykład

Zastrzeżenia te mają prowadzić do wniosku, że jeżeli przewoźnik utraci lub całkowicie uszkodzi towar wart 100 000 PLN przy przewozie międzynarodowym i zostanie dowiedziona jego wina w tym zakresie, a towar będzie ważył 100 kg i nie zostanie zgłoszona przesyłka wartościowa, z wpisaniem wartości do listu CMR, będzie on zobowiązany do wypłaty odszkodowania w wysokości ok. 3700 PLN. Zadziała tutaj limit przewidziany w Konwencji CMR w wysokości 8,33 SDR za kilogram wagi brutto (czyli ok. 37 PLN za kilogram). Używamy zastrzeżenia „około” ponieważ kwota ta musi być przeliczona z SDR na PLN po właściwym, aktualnym kursie.

Jeżeli w powyższym przykładzie nadawca towaru będzie posiadał ubezpieczenie cargo towaru, ma szansę otrzymać odszkodowanie w wysokości jego pełnej wartości, czyli 100 000 PLN. Jeżeli takiego ubezpieczenia nie posiada, a liczy na ubezpieczenie OCP przewoźnika, musi pamiętać, że odpowiedzialność cywilna przewoźnika wynosi ok. 3700 PLN i nie ma w tym przypadku znaczenia wartość towaru. Ubezpieczyciel wypłaci zatem 3700 PLN, bo ubezpiecza odpowiedzialność cywilną przewoźnika.

Niejednokrotnie słychać stwierdzenia, że nie ma sensu ubezpieczać towaru oddanego przewoźnikowi, bo ten ma swoje ubezpieczenie. Rozumując w ten sposób, należy zdawać sobie sprawę, że ubezpieczenie to nie jest ubezpieczeniem towaru. Oczywiście, podjęcie decyzji o ubezpieczeniu cargo powinno być poprzedzone analizą ryzyka czy możliwością zmieszczenia się w limicie, określonym w Konwencji CMR. Na kolejnym etapie może być podjęta próba zgłoszenia przewozu towaru wartościowego, czyli z zadeklarowaniem jego wartości powyżej limitu, z koniecznym wpisaniem tego do listu przewozowego. Jest możliwe, że takie działanie pozwoli uzyskać pełne odszkodowanie za towar.

Kolejną ważną kwestią przy ubezpieczeniu OCP jest fakt, że zadziała ono jedynie w przypadku winy przewoźnika, gdy nie może on powołać się skutecznie na któreś ze zwolnień przysługujących mu w Prawie przewozowym czy Konwencji CMR. Jeżeli takie zwolnienie zadziała, odpowiedzialność cywilna przewoźnika nie istnieje, a więc ubezpieczyciel odszkodowania nie wypłaci. Odmiennie kwestia ta jest rozwiązana przy ubezpieczeniach cargo.

Tabela 10.4.
Typowe klauzule polisy OCP/OCS i ogólne zasady ich analizy

POLISA OCP/OCS		
Lp.	**Klauzula**	**Ogólna analiza**
1.	UBEZPIECZONY	Tylko wskazany podmiot, często bez podwykonawców i spółek zależnych

2.	OKRES UBEZPIECZENIA	Konieczna analiza ważności ubezpieczenia (co do godzin)
3.	PRZEDMIOT UBEZPIECZENIA	Tylko OC (nie jest to ubezpieczenie cargo!). Często brak rozboju, kradzieży rozbójniczej lub zuchwałej
4.	WARUNKI UBEZPIECZENIA	Powołanie na szczegółowe OWU – konieczność przeanalizowania OWU
5.	DODATKOWE WYŁĄCZENIA	Na przykład wyłączenie odpowiedzialności za podwykonawców
6.	RODZAJ ŁADUNKÓW	Konieczna analiza zgodności z przewożonymi ładunkami; częste wyłączenia alkoholu, papierosów, elektroniki, samochodów
7.	ZAKRES TERYTORIALNY	Konieczna analiza zakresu przy przewoźnikach/spedytorach międzynarodowych; często wyłączenie dotyczy w transporcie drogowym Rosji, Białorusi i Ukrainy
8.	SUMA GWARANCYJNA	Konieczna analiza pokrycia wartości ładunku (przy sumie na każde zdarzenia)
9.	PLANOWANA WARTOŚĆ WPŁYWÓW	Szacunek wpływów z tytułu przewoźnego lub wynagrodzenia spedytora – do wyliczenia prowizji (kontrola realności)
10.	STOPA SKŁADKI	Procentowo od planowanej wartość wpływów
11.	PRZEWIDYWANA SKŁADKA NALEŻNA	Płacona składka wyliczana od dwóch powyższych pozycji
12.	MINIMALNA SKŁADKA DEPOZYTOWA	Składka bezzwrotna, płatna z góry; często możliwość zapłaty w ratach
13.	FRANSZYZA REDUKCYJNA	Wysokość szkody nieobjęta wypłatą odszkodowania (na ryzyko ubezpieczającego)

14.	POSTANOWIENIA DODATKOWE	Często zasady rozliczania składki na podstawie wpływów realnych – po przedstawieniu dokumentów; po okresie ubezpieczenia – możliwość dopłaty składki
15.	OGÓLNE WARUNKI UBEZPIECZENIA (OWU) – WYCIĄG LUB PEŁNE	Konieczna analiza; czasami powołanie na przekazane OWU czy zamieszczone na stronie www ubezpieczyciela

Uwaga: szczegółowy zakres klauzul wynika z procedur konkretnego ubezpieczyciela. Pominięto dane formalne inne niż ubezpieczony.

Źródło: opracowanie własne.

W identyczny sposób, jeżeli chodzi o procedurę, wygląda ubezpieczenia OCS, którym posługuje się spedytor. Oczywiście, spedytor wykonujący czynności transportowe staje się przewoźnikiem i powinien posiadać jednocześnie ubezpieczenie OCP.

Przykład

W przypadku spedytora wyliczenie odpowiedzialności w przytoczonym wyżej przykładzie będzie inne, bo limit narzucony przez OPWS 2010 jest niższy i wynosi 2 SDR za kilogram wagi brutto (ok. 9 PLN). Jeżeli będzie to wina z tytułu czystych czynności spedycyjnych, odszkodowanie wyniesie zatem 900 PLN.

Zazwyczaj ubezpieczyciele dzielą oferty ubezpieczeń OCP i OCS na dwie grupy, skierowane do mniejszych i większych podmiotów. Niejednokrotnie granicą są 2 mln PLN przychodu z działalności transportowej czy spedycyjnej.

W ramach tego typu ubezpieczeń zazwyczaj istnieje możliwość doubezpieczania poszczególnych ryzyk, z których najistotniejsze jest doubezpieczenie do pełnej wartości przewożonego towaru, gdy ten został zgłoszony jako towar wartościowy i przekracza limit w Konwencji CMR.

Czasami doubezpieczenie dotyczy możliwości korzystania z parkingów niestrzeżonych czy pozostawienia pojazdu bez opieki w określonych sytuacjach, a ponadto możliwości wykonywania przewozów przez podwykonawców. Niekiedy ubezpieczyciele proponują takie możliwości w ramach warunków standardowych.

Doubezpieczenie może dotyczyć także przewozu towarów podwyższonego ryzyka, o szczególnej wartości, jak na przykład elektroniki.

Każde ubezpieczenie zawiera sumę gwarancyjną i określony zakres terytorialny, które to elementy powinny podlegać szczególnej analizie przez zleceniodawcę czy spedytora, działającego w imieniu zleceniodawcy.

Ubezpieczenie OCP może być krajowe i międzynarodowe, w zależności od zakresu terytorialnego obowiązywania. Dotyczy to w szczególności transportu drogowego. Polisy ubezpieczeń krajowych dostosowane są do limitów odpowiedzialności przewoźnika według ustawy Prawo przewozowe. Polisy ubezpieczeń międzynarodowych w transporcie drogowym dostosowuje się natomiast do limitów odpowiedzialności przewoźnika według Konwencji CMR. Spotyka się polisy łączone, obejmujące zarówno przewozy krajowe, jak i międzynarodowe.

Zakres terytorialny przy ubezpieczeniach międzynarodowych w transporcie drogowym też nie jest jednolity. Bardzo często spotykamy tu wyłączenia terytorialne. Przykładem może być zapis, że polisa obowiązuje przy przewozach na terenie Europy, z wyłączeniem krajów byłego ZSRR z wyjątkiem Litwy, Łotwy i Estonii. Niekiedy stosowane są też wyłączenia niektórych krajów bałkańskich.

Ubezpieczenie OCP na terytoriach wyłączonych z polis standardowych jest na ogół możliwe, jednak wymaga odrębnych negocjacji z ubezpieczycielem. Czasami dokonuje się tego na zasadzie doubezpieczenia, jeżeli przewozy takie zdarzają się okazjonalnie, a czasami zawiera od razu polisę z uwzględnieniem określonych krajów. Drugi z tych wariantów ma szczególne znaczenia dla przewoźników wożących stale towary na terytorium Ukrainy, Rosji czy Białorusi.

Przewoźnik powinien zwrócić także uwagę na to, żeby w jego polisie znalazła się odpowiedzialność ubezpieczyciela z tytułu rozboju czy kradzieży rozbójniczej lub zuchwałej, o ile istnieje taka odpowiedzialność w ramach Prawa przewozowego, Kodeksu cywilnego lub Konwencji CMR.

Ubezpieczenie OCS obejmuje odpowiedzialność cywilną spedytora za szkody powstałe z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy spedycji, jaką ponosi on zgodnie z przepisami Kodeksu cywilnego. Są to więc inne ryzyka niż w przypadku przewoźnika, a należą do nich przede wszystkim szkody polegające na bezpośredniej utracie, ubytku lub uszkodzeniu towaru, powstałe w czasie wykonywania przez spedytora czynności spedycyjnych, szkody zaistniałe podczas składowania towaru czy wynikłe z nieprawidłowego wypełnienia dokumentów. Oczywiście, zakres takich szkód może być szerszy, w zależności od zawartej polisy.

Jeżeli zawarta przez spedytora umowa spedycji przewiduje zastosowanie Ogólnych Polskich Warunków Spedycyjnych (OPWS 2010), ich postanowienia znajdują zazwyczaj zastosowanie do umowy ubezpieczenia OCS. Jest to na tyle istotne, że OPWS 2010 zawierają limity odpowiedzialności spedytora. Do tych limitów odpowiada wówczas ubezpieczyciel.

Zleceniodawca spedytora powinien pamiętać, że – według OPWS 2010 – spedytor ma obowiązek dokonania ubezpieczenia cargo jedynie wtedy, gdy wynika to z zawartej z nim umowy.

Strony umowy przewozu czy spedycji zazwyczaj prowadzą kalkulację ryzyk i kosztów ich pokrycia. Jeżeli zleceniodawca uzna, że przewoźnik czy spedytor nie posiada ubezpieczenia, które zabezpieczałoby jego interesy, może uznać, że weźmie określoną część ryzyka na siebie lub dokona doubezpieczenia, ewentualnie zleci dokonanie takiego doubezpieczenia partnerowi wykonującemu przewóz lub czynności spedycyjne. Przy współpracy ze spedytorem decyzje te uzależnione są od tego, czy wykonuje on tzw. „czyste" czynności spedycyjne, czy staje się jednocześnie przewoźnikiem.

Rozdział 11

Dokumenty transportowe w akredytywie

11.1. Dokumenty transportowe a baza dostawy

Akredytywa dokumentowa

Akredytywa dokumentowa (*Documentary Credit – D/C*, *Letter of Credit – L/C*) jest pisemnym zobowiązaniem banku, który ją otworzył na zlecenie i zgodnie z instrukcjami zleceniodawcy, do zapłacenia lub zabezpieczenia zapłaty beneficjentowi akredytywy określonej sumy pod warunkiem przedłożenia w terminie ważności akredytywy przez beneficjenta dokumentów towarowych stwierdzających, że zostały dopełnione wszystkie warunki, od których uzależniono w akredytywie zapłatę.

Cykl akredytywy rozpoczyna złożenie przez kupującego w banku otwierającym zlecenia otwarcia akredytywy. Ma to zazwyczaj miejsce po wezwaniu przesłanym przez sprzedającego, który czeka z wysyłką towaru na potwierdzenie faktu otwarcia. Jeżeli bank otwierający otworzy akredytywę, przesyła informację o tym do banku pośredniczącego, który może ją awizować lub potwierdzać od siebie. Informację o tym uzyskuje sprzedający, który przystępuje do realizacji transakcji.

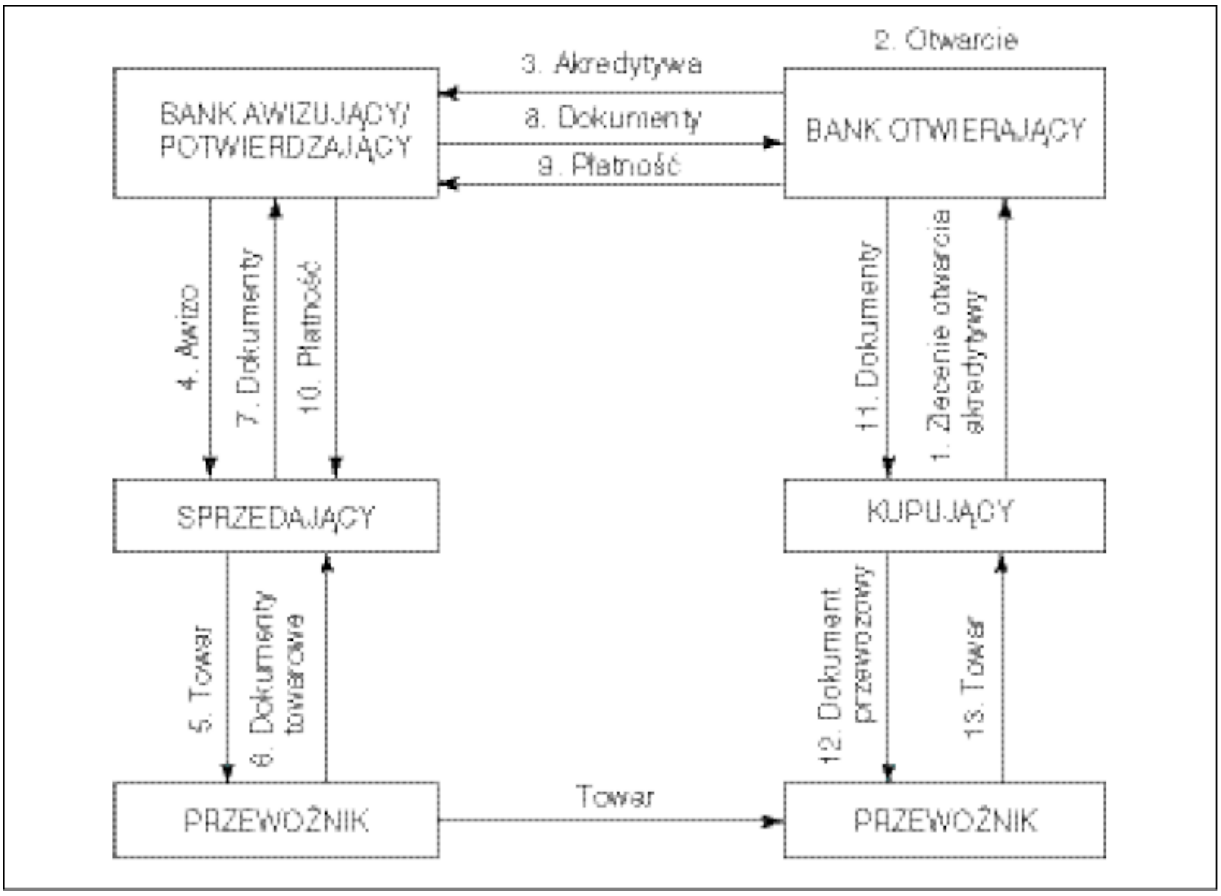
Zgromadzone dokumenty towarowe sprzedający przesyła następnie za pośrednictwem swojego banku do banku otwierającego, który dokonuje płatności, zabezpieczając ją wcześniej ze środków

zablokowanym kupującemu. Po dokonaniu płatności dokumenty zostają przekazane kupującemu.

Kwestia ponoszenia kosztów akredytywy jest na ogół przedmiotem negocjacji. Jeżeli kontrakt nie przewiduje inaczej, obowiązek ten ciąży na kupującym jako jej zleceniodawcy.

Schemat 11.1.

Przebieg akredytywy dokumentowej



Źródło: opracowanie własne.

> Istotą akredytywy – jak każdego dokumentowego sposobu płatności – jest to, aby kupujący nie wszedł w posiadanie dokumentów towarowych, umożliwiających dysponowanie towarem, dopóki nie zapłaci lub nie zabezpieczy płatności odroczonej.

Stroną finansową dla sprzedającego staje się tu bank otwierający, stąd w przypadku kłopotów finansowych kupującego bank i tak powinien płatności dokonać. Duże znaczenie ma wybór solidnego banku, do którego sprzedający ma pełne zaufanie.

11.2.
Wymagania dotyczące dokumentów w zwyczajach UCP 600

Zbiorem zwyczajów i norm dotyczących interpretacji warunków akredytywy są **Jednolite zwyczaje i praktyka dotyczące akredytyw dokumentowych – UCP 600**[1]. Dokument ten wydany przez Międzynarodową Izbę Handlową w Paryżu jest obowiązujący dla wszystkich banków, które zgłosiły swój akces do tych postanowień.

Zwyczaje **UCP 600** są kolejną wersją dokumentu; poprzednia wersja nosi nazwę UCP 500 i obowiązuje w zakresie nieuregulowanym przez nowe zwyczaje. Generalnie, nowe zwyczaje umocniły pozycję klienta wobec banku w zakresie negocjowania przyjęcia dokumentów. Zostały one uproszczone w stosunku do poprzedniej wersji; uwzględniono w nich zmiany procedur handlowych (szczególnie transportowych).

Posługując się dokumentami w formie elektronicznej, można otworzyć akredytywę na podstawie zwyczajów **e-UCP**. Dokumenty powinny być zgodne z międzynarodowym standardem (standard ONZ – UN EDIFACT). Wykorzystuje się tu bezpieczny podpis elektroniczny.

Bank bada zgodność dokumentów z akredytywą, mając też na uwadze postanowienia zwyczajów **ISBP 745**. Jest to **Międzynarodowy standard praktyki bankowej dotyczący badania dokumentów w akredytywie dokumentowej**,

opracowany też przez Międzynarodową Izbę Handlową w Paryżu[2]. Standard ten:

- doprecyzowuje szczegółowo zasady badania dokumentów przez banki w celu podjęcia decyzji o ich przyjęciu lub odrzuceniu;
- określa, z jakich przyczyn banki mogą odrzucić dokumenty;
- powstał w celu likwidacji sporów pomiędzy klientem a bankiem, wynikających ze zbyt ogólnych stwierdzeń w tym zakresie w zwyczajach UCP (doprecyzowuje te zwyczaje).

Zgodnie ze zwyczajami **UCP 600** akredytywy są zobowiązaniami banków niezależnymi od kontraktów, nawet jeżeli powołują się na nie. Przy wypełnianiu dokumentów eksporter powinien kierować się postanowieniami akredytywy, którą otrzymuje w formie wydruku SWIFT, bo powołując się na kontrakt – nic w banku nie osiągnie w momencie składania dokumentów.

Przewoźnik też powinien szczegółowo znać wymagania UCP 600 w zakresie dokumentów przewozowych, bo takie dokumenty są dokładnie badane przez banki.

11.3.
Weryfikacja dokumentów przez bank według zwyczajów

Dokumenty, składane w ramach akredytywy powinny być zgodne z warunkami akredytywy, a w przypadku faktury zgodność taka powinna być wręcz idealna.

Żeby nie dochodziło do problemów z bankiem, w którym dokumenty są składane, eksporter powinien dokładnie zapoznać się z postanowieniami **Jednolitych zwyczajów i praktyką dotyczącą akredytyw dokumentowych – UCP 600**, a wskazana byłaby także znajomość zwyczajów

Międzynarodowego standardu praktyki bankowej dotyczącego badania dokumentów w akredytywie dokumentowej ISBP 745.

Wstępna weryfikacja dokumentów jest jedynie usługą dodatkową banku i nie gwarantuje przyjęcia dokumentów podczas weryfikacji zasadniczej.

Termin na przyjęcie dokumentów

Należy pamiętać, że bank eksportera ma 5 dni bankowych od momentu prezentacji dokumentów na ich zbadanie i podjęcie decyzji o przyjęciu (art. 14b UCP 600). Bank musi decyzję w tej sprawie przekazać beneficjentowi najpóźniej piątego dnia bankowego z wykorzystaniem środków komunikowania się na odległość (telefon, e-mail, faks) lub – jeżeli to nie jest możliwe – w inny sposób (art. 16d UCP 600).

Negocjowanie dokumentów przez bank eksportera oznacza ich weryfikację i dokonanie wypłaty z otrzymanego z zagranicy rembursu. Dotyczy to oczywiście akredytywy płatnej po okazaniu dokumentów. Remburs jest przekazaniem pieniędzy pomiędzy bankami na dokonanie wypłaty.

Problemy z błędami w adresach

Często przyczyną problemów eksportera są błędy w adresach. Eksporter powinien wiedzieć, że jeżeli adresy beneficjenta i zleceniodawcy pojawią się w jakimkolwiek wymaganym dokumencie, nie muszą być takie same, jak wskazane w akredytywie czy jakimkolwiek innym wymaganym dokumencie, lecz muszą być z tego samego kraju, co adres wskazany w akredytywie.

Dane teleadresowe (faks, telefon, mail itp.) będące częścią adresu będą pomijane. Jednak adres do awizacji (*notify*) w dokumencie

transportowym musi być taki sam, jak w akredytywie (art. 14j UCP 600).

Zgodność danych w dokumentach (np. nazwy towaru)

Kolejna ważna wskazówka to fakt, że dane w dokumencie, badanym w ramach akredytywy, nie muszą być identyczne, chociaż nie mogą być sprzeczne z danymi w jakimkolwiek innym dokumencie, wymienionym w ramach akredytywy czy w akredytywie (art. 14d UCP 600). Przykładowo, nazwa towaru może być ujęta ogólnie, ale w taki sposób, aby nie było sprzeczności. Wyjątkiem jest faktura, gdzie nazwa towaru musi zgadzać się idealnie z akredytywą.

Oryginały dokumentów

Niejednokrotnie problemy dotyczą oryginalnych dokumentów. W zwyczajach znajdujemy zapis, że bank będzie traktował jako oryginał każdy dokument zawierający oryginalny podpis czy pieczęć, jeżeli nie będzie zawierał adnotacji, że nie jest to oryginał. Ponadto będzie traktował jako oryginał dokument, na którym będą napisane własnoręcznie lub na maszynie adnotacje wystawcy, a także oznaczenie „oryginał” (art. 17b,c UCP 600).

Dokumenty multimodalne

Nowym rodzajem dokumentów, które uwzględniono w zwyczajach, są dokumenty transportu multimodalnego (kombinowanego). Obejmują one przynajmniej dwie różne gałęzie transportu. Dokumenty takie muszą zawierać miejsce wysyłki i przeznaczenia wskazane w akredytywie (art. 19a UCP 600). Klasyczny konosament jest rozumiany jako dokument obejmujący transport z portu do

portu i musi wskazywać, że towar został załadowany na wskazany statek w porcie załadunku (art. 20a UCP 600).

Termin złożenia dokumentów

Istotne jest też dotrzymanie terminu na złożenie dokumentów, wyznaczonego nie tylko przez ważność akredytywy, ale także przez termin załadunku i określony okres po terminie załadunku (zwyczajowo 21 dni).

Dokument transportu multimodalnego

Dokument transportowy obejmujący przynajmniej dwa rodzaje transportu (dokument transportu multimodalnego) musi:

- wskazywać nazwę przewoźnika i być przez niego lub jego agenta podpisany;
- wskazywać, że towar został wysłany lub załadowany w miejscu wskazanym w akredytywie;
- wskazywać miejsce przeznaczenia towaru;
- być oryginałem lub kompletem oryginałów;
- zawierać warunki przewozu;
- nie wskazywać, że przewóz podlega warunkom czarteru (jeżeli tego nie uzgodniono).

Konosament

Konosament powinien:

- wskazywać nazwę przewoźnika i być przez niego lub jego agenta podpisany;

- wskazywać, że towar został wysłany lub załadowany na określony statek (*shipped on board*) w miejscu wskazanym w akredytywie;
- wskazywać przewóz z portu załadowania do portu przeznaczenia towaru;
- być oryginałem (*sole original*) lub kompletem oryginałów (*full set*);
- zawierać warunki przewozu.

Nie powinien wskazywać, że przewóz podlega warunkom czarteru (*charter party bill of lading* reguluje odrębny artykuł).

Samochodowy czy kolejowy list przewozowy

Samochodowy czy kolejowy list przewozowy powinien:

- wskazywać nazwę przewoźnika i być przez niego lub jego agenta podpisany;
- wskazywać datę załadunku lub datę przyjęcia towaru do załadunku;
- wskazywać miejsce załadowania i przeznaczenia towaru.

Samochodowy list przewozowy powinien wskazywać, że jest oryginałem dla załadowcy.

Nieprzenoszalny morski list przewozowy

Nieprzenoszalny morski list przewozowy (*Non-Negotiable Sea Waybill*) powinien:

- wskazywać nazwę przewoźnika i być podpisany przez jedną z następujących osób:
  - przewoźnika,

– agenta działającego w imieniu przewoźnika (ze wskazaniem, że działa w ten sposób),

– kapitana statku,

– agenta działającego w imieniu kapitana statku (ze wskazaniem, że działa w ten sposób);

- wskazywać, że towar został załadowany na określony statek (*shipped on board*) w miejscu wskazanym w akredytywie;
- wskazywać przewóz z portu załadowania do portu przeznaczenia towaru, zgodnie z ustaleniami w akredytywie;
- być oryginałem (*sole original*) lub kompletem oryginałów (*full set*) nieprzenoszalnego morskiego listu przewozowego;
- zawierać warunki przewozu.

Nie powinien natomiast wskazywać, że przewóz podlega warunkom czarteru.

Konosament czarterowy

Konosament czarterowy (*Charter Party Bill of Lading*) powinien:

- być podpisany przez jedną z następujących osób:

  – kapitana statku,

  – agenta działającego w imieniu kapitana statku (ze wskazaniem, że działa w ten sposób),

  – właściciela statku,

  – agenta działającego w imieniu właściciela statku (ze wskazaniem, że działa w ten sposób),

  – czarterującego,

  – agenta działającego w imieniu czarterującego (ze wskazaniem, że działa w ten sposób);

- wskazywać, że towar został załadowany na określony statek (*shipped on board*) w miejscu wskazanym w akredytywie;
- wskazywać przewóz z portu załadowania do portu przeznaczenia towaru, przy czym port wyładunku może być wskazany jako kilka portów lub obszar geograficzny, zgodnie z ustaleniami w akredytywie;
- być oryginałem (*sole original*) lub kompletem oryginałów (*full set*) konosamentu czarterowego.

Lotniczy list przewozowy

Lotniczy list przewozowy (*Air Transport Document*) powinien:

- wskazywać nazwę przewoźnika i być podpisany przez jedną z następujących osób:
  - przewoźnika,
  - agenta działającego w imieniu przewoźnika (ze wskazaniem, że działa w ten sposób);
- wskazywać, że towar został zaakceptowany do przewozu przez przewoźnika;
- wskazywać termin ubezpieczenia;
- wskazywać przewóz z portu załadowania do portu przeznaczenia towaru, zgodnie z ustaleniami w akredytywie;
- być oryginałem dla załadowcy (*sole original*) lub kompletem oryginałów (*full set*);
- zawierać warunki przewozu.

Lotniczy list przewozowy może zawierać także informacje o ewentualnym przeładunku.

Dokumenty czyste

Bank będzie akceptował „czyste” dokumenty (*clean*), chociaż słowo to nie jest wymagane.

Powyższe uwagi mają charakter ogólny, a weryfikacja dokumentów transportowych (innych oczywiście też) odbywa się w banku w sposób bardzo dokładny. W związku z tym, że dokumenty transportowe są wydawane przez przewoźników, a przynajmniej przez nich akceptowane, trudno jest szybko taki dokument poprawić w terminie wymaganym na jego złożenie po załadowaniu towaru.

11.4. Postępowanie w przypadku błędów w dokumentach transportowych

Wystawianie dokumentów przez eksportera

Najlepszą praktyką przy wypełnianiu przez eksportera dokumentów w ramach akredytywy jest robienie tego na podstawie formularza akredytywy (czyli posiadanego wydruku w systemie SWIFT), a nie kontraktu. Jak już pisaliśmy, kontrakty są umową pomiędzy eksporterem a importerem i w żaden sposób nie wiążą banków. Umowa o akredytywę zawierana jest pomiędzy importerem a bankiem otwierającym. Gdyby importer w zleceniu otwarcia akredytywy popełnił błędy, eksporter może wstrzymać wysyłkę i zażądać złożenia przez importera poprawionego zlecenia.

Przyjęcie dokumentów z zastrzeżeniem

Jeżeli nie ma czasu na poprawę błędów w dokumentach, bank może przyjąć dokumenty z zastrzeżeniem. Eksporter musi wówczas liczyć na dobrą wolę importera w zakresie zniesienia takiego zastrzeżenia i nie może skorzystać z największego przywileju akredytywy, jakim

jest automatyczna płatność przez bank, bez możliwości jej wstrzymania przez importera.

Wydaje się więc konieczne, aby w sytuacji, gdy kontrakt jest rozliczany akredytywą dokumentową, zarówno załadowca, jak i spedytor oraz przewoźnik zapoznali się dokładnie z wymaganiami dotyczącymi dokumentów, sformułowanymi w zbiorach UCP 600 i ISBP 745.

Rozdział 12

Procedury reklamacyjne wobec przewoźników i spedytorów

12.1. Specyfika i rodzaje reklamacji transportowych

Rodzaje reklamacji wobec przewoźników i ich uzasadnienie

W przypadku zgłaszania reklamacji w stosunku do przewoźników ich uzasadnienia szukamy w:

- prawie przewozowym;
- konwencjach przewozowych, jak COTIF/CIM, CMR, Kodeksie morskim, Konwencji Montrealskiej (w zależności od gałęzi transportu);
- umowie przewozu;
- prawie cywilnym – Kodeksie cywilnym.

Przy przewozach krajowych ustawa Prawo przewozowe ma charakter bezwzględnie obowiązujący i nie dopuszcza się odrębnego uregulowania odpowiedzialności przewoźnika w umowie. Przy przewozach zagranicznych konwencje przewozowe mają pierwszeństwo, a Prawo przewozowe ma charakter posiłkowy, gdy coś nie jest uregulowane w konwencjach przewozowych. Konwencje te, w których reguluje się odpowiedzialność przewoźnika, to:

- COTIF/CIM – Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), w tym załącznik B. Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM).
- CMR – Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego.
- Kodeks morski.
- Konwencja Montrealska dotycząca transportu lotniczego.

W stosunku do spedytorów uzasadnienia zawarte są w:

– zleceniu spedycyjnym,

– prawie cywilnym – k.c.,

– OPWS – Ogólnych Polskich Warunkach Spedycyjnych.

Analizując reklamacje według ewentualnego organu orzekającego (dochodzone w kraju i za granicą), możemy wskazać następujące ich rodzaje:

- reklamacje dochodzone na drodze polubownej;
- reklamacje dochodzone z wykorzystaniem instytucji pozasądowych (np. wywiadowni gospodarczych, firm windykacyjnych itp.);
- reklamacje dochodzone na drodze sądowej:
  - –w sądzie arbitrażowym,
  - –w sądzie powszechnym,

Reklamacje, analizowane według ich tytułu, czyli przedmiotu roszczenia, można podzielić na:

1. Dochodzone wobec dostawcy z tytułu:
   - –jakości (gwarancji, rękojmi),
   - –ilości,
   - –opóźnienia dostawy,

– innych aspektów niewłaściwego wykonania umowy.

2. Dochodzone wobec przewoźnika z tytułu:
   – uszkodzenia towaru,
   – częściowego zaginięcia towaru,
   – całkowitego zaginięcia towaru,
   – niedotrzymania terminu dostawy.

W konwencjach przewozowych pojawiają się takie terminy, jak: reklamacje z tytułu ubytku, uszkodzenia, utraty towaru oraz reklamacje z tytułu opóźnienia dostawy.

12.2. Siła wyższa jako zwolnienie od odpowiedzialności

Siła wyższa i nadmierna trudność

W umowie z przewoźnikiem czy spedytorem strony mogą przewidzieć zwolnienie od odpowiedzialności umownej, gdy zajdzie zjawisko siły wyższej lub zjawisko nadmiernych trudności. W celu jednolitej interpretacji tych zjawisk wykorzystuje się uzanse wydane przez Międzynarodową Izbę Handlową w Paryżu. Są to:

- **ICC Force Majeure Clause – Klauzula siły wyższej Międzynarodowej Izby Handlowej (interpretacja) – wersja 2003**[1].
- **ICC Hardship Clause – Klauzula nadmiernych trudności (interpretacja) – wersja 2003**[2].

O ile nie uzgodniono inaczej w umowie, w zakres pojęcia siły wyższej wchodzą następujące zjawiska:

1. Klęski żywiołowe (*Act of God*): powódź, huragan, trzęsienie ziemi, epidemia, plaga itp.
2. Wojny i strajki: wojny, zamieszki cywilne, terroryzm, restrykcje państwowe, strajki, lockaut (zamknięcie zakładu) itp.
3. Działania destrukcyjne: ogień, wybuch, zniszczenie instalacji, długotrwała awaria transportu, telekomunikacji, zasilania itp.

Warunkami koniecznymi, żeby można było uznać dane zjawisko za siłę wyższą, są:

- zewnętrzny charakter zjawiska, czyli fakt, że znajduje się poza kontrolą strony;
- brak możliwości przewidzenia zjawiska w momencie zawierania umowy;
- brak możliwości uniknięcia zjawiska, czyli fakt, że nie można mu zapobiec, a jego skutki są nie do przezwyciężenia.

Przykład klauzuli siły wyższej

Strony nie ponoszą odpowiedzialności za częściowe lub całkowite niewykonanie zobowiązań wynikających z niniejszej umowy, jeżeli to niewykonanie powstało na skutek okoliczności siły wyższej. Przez siłę wyższą należy rozumieć każdą okoliczność, która zachodzi po podpisaniu umowy i jest niezależna od woli stron, uniemożliwia wykonanie zobowiązań umownych, oraz której skutków nie można uniknąć, jak przykładowo wojny, strajki za wyjątkiem nielegalnych, klęski żywiołowe, powodzie, pożary itp. Realizacja umowy zostaje zawieszona na okres trwania zjawiska siły wyższej, jednakże jeżeli będzie ono trwało nieprzerwanie dłużej niż 14 dni od daty przewidzianej na wykonanie zobowiązania, każda ze stron ma prawo jednostronnego odstąpienia od umowy bez konsekwencji ponoszenia kar umownych i innych odszkodowań.

Strona powołująca się na okoliczność siły wyższej zobowiązana jest do niezwłocznego, jednakże nie później niż w ciągu 3 dni od daty wystąpienia okoliczności, zawiadomienia o tym fakcie drugiej strony w formie pisemnej oraz zobowiązana do jego potwierdzenia certyfikatem siły wyższej, wystawionym przez właściwą izbę handlową w ciągu 14 dni od zażądania tego przez drugą stronę.

Niedotrzymanie wyżej wymienionych warunków i terminów pozbawia prawa powoływania się na zjawisko siły wyższej jako okoliczność zwalniającą z zobowiązań umownych.

Klauzula nadmiernych trudności, jeżeli została włączona do umowy z przewoźnikiem czy spedytorem, ma zastosowanie, gdy zajdą nieprzewidziane zdarzenia, które radykalnie zmieniają równość stron w umowie (są nadmiernym obciążeniem dla jednej ze stron), w sposób większy niż racjonalnie można było przewidzieć w chwili zawarcia umowy. Tego typu klauzula może zobowiązać strony do renegocjacji warunków umownych.

Wydaje się, że w przypadku ewidentnych sytuacji, na które przewoźnik czy spedytor nie miał wpływu, a uniemożliwiły mu one wykonanie umowy, strony powinny dojść do porozumienia niezależnie od tego, czy zjawisko to może być zaklasyfikowane jako siła wyższa, czy nie. Problem zaczyna się w momencie, gdy zjawisko takie wywoła dużą szkodę po stronie zleceniodawcy przewoźnika i zleceniodawca będzie starał się szkodę tę pokryć roszczeniem wobec przewoźnika. Wówczas strony dokładnie analizują zakres pojęcia siły wyższej.

Z drugiej strony dla przewoźnika szereg zjawisk niezależnych od niego jest siłą wyższą i na takie stwierdzenia powołuje się w korespondencji ze zleceniodawcą. Najczęściej są to wypadki po drodze, blokady dróg, opady śniegu, korki na autostradach itp. Zleceniodawca może poszukać tego typu zjawisk w interpretacji siły wyższej, ujętej powyżej, przeanalizować czy spełniają one kluczowe warunki i podjąć odpowiednią decyzję.

12.3.
Procedury reklamacyjne w Rozporządzeniu Ministra Transportu

Przy składaniu reklamacji w transporcie drogowym i kolejowym zastosowanie znajduje akt wykonawczy do ustawy Prawo przewozowe, tj. **Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 24 lutego 2006 r. w sprawie ustalania stanu przesyłek oraz postępowania reklamacyjnego**[3].

W rozporządzeniu znajdujemy procedury składania reklamacji oraz postępowania z reklamacją złożoną przez przewoźnika. Ważną częścią są ponadto terminy na uznanie lub odrzucenie reklamacji. Jako akt prawa polskiego, rozporządzenie ma zastosowanie wówczas, gdy do stosunków z przewoźnikiem właściwe będzie prawo polskie. Ma ono charakter bezwzględnie obowiązujący w sytuacjach, w których stosowana jest ustawa Prawo przewozowe.

Rozporządzenie określa:

- szczegółowy tryb i sposób ustalania stanu przesyłek;
- warunki, jakim powinny odpowiadać reklamacje i wezwania do zapłaty z tytułu przewozu przesyłek;
- tryb postępowania reklamacyjnego.

Część postanowień rozporządzenia poświęcona jest przewozowi osób, podobnie jednak jak ustawa Prawo przewozowe, pozostaje to poza tematem niniejszej książki.

Ustalenie stanu przesyłki

Ustalenia stanu przesyłki dokonuje się protokolarnie w czasie przewozu lub po jego zakończeniu w celu określenia zakresu szkody, jeżeli nastąpiło naruszenie stanu przesyłki. Zgodnie z Prawem przewozowym szkoda widoczna musi być zgłoszona podczas

odbioru, a niewidoczna z zewnątrz – w ciągu maksymalnie 7 dni. W rozporządzeniu zwraca się uwagę na konieczność sporządzenia właściwego protokołu. Obowiązek ten przypisuje się przewoźnikowi. W miejscu przeznaczenia przedstawicielem przewoźnika jest kierowca. Protokół może sporządzić odbiorca, niemniej kierowca powinien go podpisać, a jeśli nie zgadza się z jego postanowieniami – sam powinien go stworzyć.

Skoro obowiązek sporządzenia protokołu ciąży na przewoźniku, kierowca nie ma obowiązku podpisania protokołu stworzonego przez odbiorcę, jeżeli sporządzi własny protokół. Jest to często przyczyną sporu w momencie odbioru. Przeciwnie – podpisu odbiorcy wymaga się na protokole sporządzonym przez przewoźnika. Żeby kierowca był do tego przygotowany, musi posiadać właściwe formularze protokołu ze sobą. Nie ma wymogu przedstawiania protokołu na formularzu, jednak kierowcy na pewno jest łatwiej go sporządzić, gdy formularz taki posiada.

Nie ma wymogu zrobienia zdjęć przy odbiorze, niemniej są one przydatne. Nie można jednak zrobić zarzutu z braku zdjęć, jeżeli jest protokół.

Za naruszenie stanu przesyłki uważa się każde obniżenie wartości przesyłki spowodowane nieprawidłowościami lub zaniedbaniami w okresie od przyjęcia jej do przewozu aż do wydania uprawnionemu. Jest to ważne, ponieważ przewoźnik niejednokrotnie stwierdza, że towar nie został naruszony, a jedynie jego opakowanie. Jeżeli towar ma być rozpakowany, nie musi to powodować zmniejszenia jego wartości, natomiast jeśli towar jest przeznaczony do dalszej odsprzedaży – uszkodzenie opakowania może jego wartość obniżyć.

Przewoźnik przystępuje niezwłocznie do sprawdzenia i ustalenia stanu przesyłki na wniosek uprawnionego, a także w przypadku, gdy:

- spostrzeże ślady naruszenia przesyłki, pojemnika transportowego lub środka transportowego (plomb, zamknięć,

ścian, podłogi lub dachu);

- przypuszcza, że przesyłka doznała ubytku lub uszkodzenia.

O podjęciu czynności sprawdzania i ustalenia stanu przesyłki przewoźnik zawiadamia uprawnionego. Uprawniony może brać udział w czynnościach sprawdzania i ustalania stanu przesyłki także wówczas, gdy nie następuje to na jego wniosek. W takim przypadku uprawniony również podpisuje protokół ustalenia stanu przesyłki.

Protokół ustalenia stanu przesyłki

Protokół ustalenia stanu przesyłki powinien zawierać w szczególności informacje dotyczące:

- pierwotnego stanu przesyłki i wartości przesyłki wynikającej z zapisów w dokumencie przewozowym;
- rodzaju naruszeń stanu przesyłki, pojemnika transportowego lub środka transportowego;
- rozmiarów naruszenia, w tym ubytków ilości, masy lub objętości przesyłki;
- przypuszczalnego czasu i miejsca, w którym nastąpiło naruszenie stanu przesyłki;
- przypuszczalnych przyczyn naruszenia stanu przesyłki;
- innych okoliczności, w jakich nastąpiło naruszenie stanu przesyłki.

Jeżeli ustalenia stanu przesyłki dokonuje się po jej wydaniu, to w protokole odnotowuje się także okoliczności ujawnienia naruszenia stanu przesyłki.

Forma i elementy reklamacji

Reklamację składa się w formie pisemnej. Jest to bezwzględny wymóg. E-maila podpisanego z klawiatury ani dołączonego do e-maila skanu dokumentu, ani też kopii faksowej nie uznaje się za formę pisemną. Zgodnie z prawem formą pisemną jest dokument opatrzony oryginalnym podpisem. Oryginalny podpis to taki, który może zostać zweryfikowany przez grafologa, a więc złożony bezpośrednio na dokumencie. Oczywiście, e-mail z podpisem elektronicznym spełnia wymagania formy pisemnej.

Dobrą praktyką wydaje się wysłanie reklamacji w formie operatywnej – faksem czy e-mailem, a ponadto wysłanie jej listem tradycyjnym, za potwierdzeniem odbioru, w celu wypełnienia wymogu formy pisemnej. Forma operatywna umożliwia przewoźnikowi zajęcie się wcześniej reklamacją.

Reklamacja powinna zawierać:

– datę sporządzenia reklamacji,

– imię i nazwisko (nazwę) i adres zamieszkania (siedzibę) przewoźnika,

– imię i nazwisko (nazwę) i adres zamieszkania (siedzibę) osoby składającej reklamację,

– tytuł oraz uzasadnienie reklamacji,

– kwotę roszczenia (oddzielnie dla każdego dokumentu przewozowego),

– wykaz załączonych dokumentów,

– podpis osoby uprawnionej do wniesienia reklamacji.

Ważną częścią reklamacji jest kwota roszczenia. Bez niej pismo takie może być traktowane jedynie jako zgłoszenie szkody, bo przewoźnik nie wie, na ile reklamujący taką szkodę wycenił. Przy wycenie szkody należy przestrzegać właściwych przepisów, w których formułowane są limity odpowiedzialności przewoźnika.

Duże firmy przewozowe wymagają niekiedy upoważnienia do podpisywania reklamacji, wydanego zgodnie z zasadami

reprezentacji firmy. Wiedząc o takiej praktyce, można z góry je dołączyć jako uzupełnienie reklamacji. Do reklamacji powinny być dołączone, odpowiednio do przedmiotu roszczenia, oryginały dokumentów dotyczących zawarcia umowy przewozu, list przewozowy oraz potwierdzone kopie innych dokumentów związanych z rodzajem i wysokością roszczenia.

Reklamację składa się w dowolnym punkcie odprawy przewoźnika lub w jednostce organizacyjnej wskazanej przez przewoźnika jako właściwa do załatwiania reklamacji. Przewoźnik jest obowiązany przyjąć każdą zgłoszoną reklamację spełniającą powyższe warunki.

Odpowiedź na reklamację

Odpowiedź na reklamację powinna być udzielona niezwłocznie, nie później niż w terminie 30 dni od dnia jej przyjęcia przez przewoźnika. Nieudzielenie przez przewoźnika odpowiedzi w wymaganym terminie skutkuje uwzględnieniem reklamacji. Należy zwrócić uwagę na stwierdzenie, że przewoźnik powinien udzielić odpowiedzi na reklamację niezwłocznie, a nie w ciągu 30 dni. Termin 30 dni można przyjąć dla szczególnie skomplikowanych spraw. W prostych przypadkach odpowiedź w tym terminie może być uznana za zwłokę.

Jeżeli wniesiona reklamacja nie spełnia wyżej przedstawionych warunków, przewoźnik wzywa reklamującego, aby usunął braki w ciągu 14 dni od otrzymania wezwania, z pouczeniem, że nieuzupełnienie braków w tym terminie spowoduje pozostawienie reklamacji bez rozpoznania. Wówczas za datę wniesienia reklamacji przyjmuje się datę otrzymania przez przewoźnika uzupełnionej reklamacji.

Odpowiedź na reklamację powinna zawierać:

– imię i nazwisko (nazwę) i adres zamieszkania (siedzibę) przewoźnika,

– informację o uznaniu bądź nieuznaniu reklamacji,

– uzasadnienie merytoryczne ze wskazaniem podstawy prawnej nieuznania reklamacji (w całości lub części),

– w przypadku przyznania odszkodowania – uznaną kwotę odszkodowania oraz informację o terminie i sposobie jej wypłaty,

– w przypadku zwrotu należności – określenie wysokości kwoty oraz informację o terminie i sposobie jej wypłaty,

– pouczenie o prawie odwołania do właściwego miejscowo sądu,

– podpis przewoźnika.

W przypadku nieuznania reklamacji szczególnie ważne jest wskazanie podstawy prawnej takiej decyzji, z powołaniem na postanowienia Prawa przewozowego czy właściwej konwencji przewozowej.

Wezwanie do zapłaty

Wezwanie do zapłaty z tytułu przewozu przesyłek sporządza przewoźnik, który nie otrzymał od zleceniodawcy płatności lub zwrotu wyłożonych za nadawcę kwot. Powinno ono zawierać:

– imię i nazwisko (nazwę) i adres zamieszkania (siedzibę) oraz numer telefonu przewoźnika,

– serię i numer,

– imię i nazwisko (nazwę) i adres (siedzibę) podmiotu, do którego kierowane jest wezwanie,

– tytuły roszczenia z uzasadnieniem,

– kwoty roszczenia – oddzielnie dla każdego tytułu roszczenia oraz łączną kwotę należności,

– termin uregulowania należności,

– nazwę banku i numer konta, na które należy wpłacić należność,

– pouczenie o możliwości złożenia reklamacji, ze wskazaniem adresu jednostki, w której można ją złożyć,

– podpis przewoźnika.

Wezwanie do zapłaty z tytułu przewozu przesyłek składa się w formie pisemnej.

Płatnik może złożyć reklamację wezwania do zapłaty z tytułu przewozu przesyłek we wskazanej w pouczeniu jednostce organizacyjnej przewoźnika lub w dowolnym punkcie odprawy tego przewoźnika nie później niż w terminie 3 miesięcy od dnia otrzymania wezwania do zapłaty. Reklamacja dotycząca sporządzonego wezwania do zapłaty powinna zawierać serię i numer każdego z wystawionych wezwań do zapłaty.

Należy przypomnieć, że procedury te obowiązują w transporcie drogowym i kolejowym oraz nie powinny być modyfikowane przez przewoźników czy ich zleceniodawców, bo stanowią bezwzględnie obowiązujące prawo. Zawsze będą miały pierwszeństwo przed postanowieniami umowy czy ogólnych warunków przewozu.

Pełny tekst omawianego wyżej rozporządzenia został zamieszczony w załączniku 1 na końcu książki.

12.4.
Reklamacje wobec spedytorów według OPWS 2010

Reklamacje wobec spedytorów składane są na podstawie postanowień Kodeksu cywilnego, gdzie znajdują się postanowienia dotyczące umowy spedycji, umowy ze spedytorem, warunków ogólnych mających do tej umowy zastosowanie oraz uzansów w tym zakresie. Najważniejszym zbiorem uzansów, czyli publikowanych zwyczajów, są **Ogólne Polskie Warunki Spedycyjne 2010,**

opracowane przez Polską Izbę Spedycji i Logistyki w Gdyni (PISiL)[4].

Z założenia OPWS 2010 mają zastosowanie w stosunkach pomiędzy spedytorem a jego zleceniodawcą, a w przypadku spedytora zastępczego – także pomiędzy nim a zleceniodawcą osoby, która udzieliła spedytorowi zastępczemu zlecenia, jeżeli przynajmniej jedna ze stron jest członkiem Polskiej Izby Spedycji i Logistyki. OPWS stosuje się także w każdym przypadku zaangażowania odpowiedzialności cywilnej spedytora, w tym również z tytułu czynów niedozwolonych w zakresie, w jakim nie sprzeciwia się to przepisom bezwzględnie obowiązującym.

> W przeciwieństwie do przytaczanych powyżej konwencji, OPWS 2010 nie są prawem bezwzględnie obowiązującym, a jedynie skodyfikowanym zbiorem zwyczajów. Postanowienia w umowie spedycji mają więc pierwszeństwo przez postanowieniami OPWS 2010.

Tabela 12.1.
Wybrane postanowienia OPWS 2010 w zakresie dochodzenia i załatwiania reklamacji

OPWS 2010		
Paragraf	**Ustęp**	**Brzmienie**
23. Ograniczenia i wyłączenia odpowiedzialności spedytora	1.	Wypłacone przez spedytora odszkodowanie, należne osobie uprawnionej z tytułu zawartej umowy spedycji, ograniczone jest do zwykłej wartości towaru, określonej w fakturze handlowej, a w razie jej braku, określonej w kolejności na podstawie ceny giełdowej, rynkowej lub w oparciu o normalną wartość rzeczy tego samego rodzaju i jakości. W żadnym przypadku jednak wypłacone przez spedytora odszkodowanie nie może przekroczyć

		kwoty 2 SDR za 1 kilogram wagi brutto przesyłki brakującej lub uszkodzonej, a łącznie kwoty 50000 SDR za każde zdarzenie, chyba że od osoby, za którą spedytor ponosi odpowiedzialność, uzyskane zostanie odszkodowanie w kwocie wyższej.
	3.	Aktualną wartość SDR ustala się na podstawie kursu notowanego i publikowanego przez NBP **w dacie powstania szkody**.
24. Reklamacje	1. 2.	Reklamacja zleceniodawcy **złożona spedytorowi** winna być wniesiona do spedytora na piśmie **6 dni** od daty, w której zleceniodawca dowiedział się lub powinien był się dowiedzieć o zaistniałej szkodzie. W terminie **14 dni** od jej otrzymania spedytor zobowiązany jest do **potwierdzenia** otrzymania reklamacji i udzielenia wyjaśnień co do sposobu i terminu jej rozpatrzenia. Reklamacji powinny towarzyszyć dokumenty stwierdzające stan przesyłki oraz okoliczności powstania szkody/braków.
19. Odpowiedzialność spedytora		Odpowiedzialność spedytora jest uzależniona od zakresu zawartej umowy.
20. Odpowiedzialność spedytora	1.	Spedytor ponosi **odpowiedzialność za szkodę** wynikłą z niewykonania lub nienależytego wykonania czynności spedycyjnych wynikających z umowy spedycji, chyba że udowodni, iż nie mógł zapobiec szkodzie pomimo dołożenia należytej staranności.

	2.	Spedytor **jest odpowiedzialny za przewoźników** i dalszych spedytorów, którymi posługuje się przy wykonaniu zlecenia, **chyba że nie ponosi winy w ich wyborze**.
22. Ograniczenia i wyłączenia odpowiedzialności spedytora	1. 1.1–1.5	Spedytor **nie ponosi odpowiedzialności** za: • przesyłki wartościowe i towary niebezpieczne, jeżeli nie zostały zadeklarowane i zaakceptowane przez spedytora w zawartej umowie, • szkodę spowodowaną opóźnieniem w dostawie przesyłki, chyba że zobowiązał się do dostarczenia jej w określonym terminie, • szkodę w postaci innej niż szkoda rzeczywista, • ubytek wagi w towarach masowych, wynikający z ich właściwości, nieprzekraczający granic określonych właściwymi dla danego towaru przepisami, a w przypadku braku takich przepisów – granic zwyczajowo przyjętych, • szkodę wynikającą z udziału lub zaniechania osób, z którymi spedytor nie pozostaje w stosunkach umownych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie OWPS 2010, jw.

Odpowiedzialność spedytora

Odpowiedzialność spedytora zależy przede wszystkim od tego, czy świadczy on na rzecz zleceniodawcy „czyste" usługi spedycyjne (wskazane w Kodeksie cywilnym i OPWS 2010), czy też dodatkowo świadczy usługi przewozowe. Jeżeli spedytor zajmuje się sam przewozem towaru, staje się przewoźnikiem i odpowiada jako przewoźnik. Do reklamacji wobec spedytora mają zastosowanie te same akty prawne, jak do przewoźnika, w danej gałęzi transportu. W tej części książki zajmiemy się odpowiedzialnością spedytora za „czyste" czynności spedycyjne (czyli bez przewozu, bo ten zresztą czynnością spedycyjną nie jest).

Szczegółowo, odpowiedzialność spedytora strony mogą ująć w umowie. Należy pamiętać, że postanowienia OPWS mają charakter skodyfikowanych zwyczajów branżowych (tzw. uzansów) i nie jest to prawo bezwzględnie obowiązujące. Postanowienia umowne mają tutaj pierwszeństwo. Obowiązującym prawem są natomiast postanowienia Kodeksu cywilnego w tym zakresie.

Spedytor może zwolnić się od odpowiedzialności za niewykonanie lub nienależyte wykonanie czynności spedycyjnych, przeprowadzając skutecznie dowód, że szkoda powstała nie z jego winy, a on nie mógł takiej szkodzie zapobiec, mimo że wykazał się należytą starannością. Często w tym przypadku mają zastosowanie uregulowania o sile wyższej. Kwestie siły wyższej omówiono w podrozdziale 12.2.

Zgodnie z OPWS 2010 – co znajduje się także w Kodeksie cywilnym – „spedytor jest odpowiedzialny za przewoźników i dalszych spedytorów, którymi posługuje się przy wykonaniu zlecenia, chyba że nie ponosi winy w wyborze". To często wykorzystywane zwolnienie przez spedytora, niemniej terminu „wina w wyborze" nie rozwinięto w żadnym z przytoczonych aktów i jest to często przedmiot sporu pomiędzy zleceniodawcą a spedytorem. Ze względu na rangę tego problemu, poświęcono mu odrębny podrozdział 12.5.

> Stroną umowy ze spedytorem jest zleceniodawca i to on jest uprawniony do wnoszenia reklamacji do spedytora. Reklamacja

> powinna zawierać właściwe dokumenty, uzasadniające szkodę, jak i wyliczenie tej szkody.

Jeżeli konieczne jest dochodzenie reklamacji od osób trzecich, biorących udział w wykonaniu zlecenia, a spedytor jest zwolniony od odpowiedzialności, powinien on umożliwić zleceniodawcy takie działania lub na jego ryzyko i koszt podjąć się takich działań, na podstawie cesji praw do roszczeń.

Limity odpowiedzialności spedytora

Odszkodowanie, które wypłaca spedytor z tytułu zawartej umowy spedycji, ograniczone jest – według OPWS 2010 – do zwykłej wartości towaru, określonej w fakturze handlowej. Jeżeli faktura zaginęła i nie można jej odtworzyć, bierze się pod uwagę kolejno cenę giełdową, rynkową lub wartość rzeczy podobnej.

W OPWS 2010 sformułowano też maksymalny limit, którego odszkodowanie nie może przekroczyć w kwocie **2 SDR za 1 kilogram** wagi brutto przesyłki brakującej lub uszkodzonej. Limit ten **za każde zdarzenie** nie może przekroczyć łącznie kwoty **50 000 SDR**. SDR (*Special Drawing Rights*, kod: XDR) to międzynarodowa jednostka rozrachunkowa, mająca charakter pieniądza bezgotówkowego, której kurs ogłaszany jest w tabeli kursów.

Jeżeli spedytor uzyska od osoby, za którą spedytor ponosi odpowiedzialność, odszkodowanie w kwocie wyższej, należy się ono zleceniodawcy w pełni.

Przykład

Przyjmując przykładowy kurs w wysokości 1 SDR = 4,54 PLN, daje to odpowiednio kwotę ok. 9 PLN za 1 kilogram wagi brutto i ok.

227 000 PLN za każde zdarzenie. Kwotę tę należy wyliczyć, przyjmując kurs z właściwej tabeli kursów.

Limity odpowiedzialności i wysokości odszkodowania, należnego od spedytora posiadającego status przewoźnika, określają przepisy właściwe dla danego rodzaju transportu.

Terminy na zgłoszenie szkody

Roszczenie zleceniodawcy przeciwko spedytorowi winno być złożone spedytorowi na piśmie w ciągu **6 dni** od daty, w której klient dowiedział się lub powinien był się dowiedzieć o zaistniałej szkodzie.

Spedytor zobowiązany jest do udzielenia odpowiedzi na reklamację najpóźniej w terminie **14 dni** od jej otrzymania. W przypadkach szczególnych termin ten ulega odpowiedniemu przedłużeniu, zaś w terminie 14 dni od otrzymania reklamacji spedytor zobowiązany jest do potwierdzenia otrzymania reklamacji i udzielenia wyjaśnień co do sposobu i terminu jej rozpatrzenia.

12.5.
Problem winy spedytora w wyborze podwykonawcy

Interpretacja winy w wyborze

W art. 799 k.c. spotykamy zapis, że „Spedytor jest odpowiedzialny za przewoźników i dalszych spedytorów, którymi posługuje się przy wykonaniu zlecenia, chyba że nie ponosi winy w wyborze”. Niemalże identycznie brzmi § 20 pkt 2 OPWS 2010: „Spedytor jest odpowiedzialny za przewoźników i dalszych spedytorów, którymi

posługuje się przy wykonaniu zlecenia, chyba że nie ponosi winy w ich wyborze”.

Ogólnie mówiąc, spedytor może dowieść brak odpowiedzialności za przewoźników i dalszych spedytorów, jeżeli udowodni, że dołożył daleko idącej staranności w doborze tych podmiotów. Staranność ta powinna polegać na dokładnej ich weryfikacji, nie tylko w zakresie właściwych dokumentów (licencji, zezwoleń, ubezpieczenia), ale także solidności, szkodowości oraz możliwości wykonania zlecenia, a także posiadanego taboru i jego stanu.

Pierwszą kwestią, badaną na ogół przy tego typu sprawach w sądzie, jest historia współpracy pomiędzy spedytorem a wybranym przez niego podwykonawcą – dalszym spedytorem lub wykonawcą, czyli przewoźnikiem (czy współpracowali w przeszłości, jak doszło do nawiązania takiej współpracy, jak ta współpraca przebiegała). Na dalszym etapie badane jest doświadczenie i wyspecjalizowanie takiego podwykonawcy lub wykonawcy (tabor, jego stan, licencje, ubezpieczenia, historia obecności na rynku i opinia).

Ważna jest też sama umowa z podwykonawcą lub wykonawcą (czy zawiera właściwe klauzule zabezpieczające interes spedytora, a w konsekwencji interes zleceniodawcy spedytora, w tym dotyczący możliwości uzyskania odszkodowania – czy odszkodowania uwzględniającego przewóz towaru wartościowego, powyżej limitu, czy ze zgłoszeniem specjalnego interesu w jego dostawie na wypadek opóźnienia).

Mając na uwadze powyższe, co generalnie składa się na uzasadnienie, że spedytor miał prawo oczekiwać, iż podwykonawca lub wykonawca jest osobą godną zaufania, spedytorowi nie jest łatwo udowodnić po fakcie zaistnienia szkody, że nie ponosi winy w wyborze takiego podmiotu. Musi on być z góry przygotowany do takiego dowodu, zanim nawiąże współpracę z określonym podmiotem.

Dobór przewoźników poprzez giełdy transportowe należy w tym przypadku uznać za przypadkowy i nie jest zachowaniem należytej staranności w doborze przewoźnika, chyba że spedytor szczegółowo sprawdzi taki podmiot. Sam fakt, że spedytor z takim podmiotem już współpracował lub kiedyś go sprawdzał, nie jest wystarczający do zwolnienia z odpowiedzialności z tytułu braku winy w wyborze.

Każdorazowo, gdy przewoźnika lub dalszego spedytora narzuca zleceniodawca, spedytor może dowieść brak winy w wyborze. W interesie spedytora jest zapisanie takiej sugestii odnośnie do przewoźnika w umowie spedycji, nawet gdy przybiera ona formę zlecenia spedycyjnego.

Rozdział 13

Reklamacje w transporcie drogowym

13.1. Dochodzenie reklamacji drogowych według Prawa przewozowego

Zgodnie z ustawą Prawo przewozowe przewoźnik ponosi odpowiedzialność za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstałe od przyjęcia jej do przewozu aż do wydania oraz za opóźnienie w przewozie przesyłki. W trzech pierwszych przypadkach powstaje szkoda po stronie właściciela towaru. Utratę należy rozumieć jako zagubienie lub kradzież całej przesyłki (towaru). Ubytek to zagubienie lub kradzież części przesyłki (towaru), często określane jako braki ilościowe. Uszkodzenie przesyłki to oczywiście zmniejszenie jej wartości poprzez nieostrożne obchodzenie się z przesyłką podczas przewozu, załadunku lub wyładunku, a czasami poprzez zastosowanie niewłaściwego opakowania lub mocowania. Zmniejszenie wartości towaru może zastąpić też w przypadku uszkodzenia jedynie opakowania, szczególnie gdy towar przeznaczony jest do odsprzedaży.

W przypadku opóźnienia szkoda może powstać, ale nie musi. Taką szkodę należy przewoźnikowi dowieść, na przykład wykazując konieczność zapłacenia kontrahentowi kar umownych z tytułu takiego opóźnienia. Opóźnienie związane z winą nazywane jest „zwłoką”.

Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności, jeżeli utrata, ubytek lub uszkodzenie albo opóźnienie w przewozie przesyłki nastąpiło w wyniku zjawiska siły wyższej, które bezpośrednio przyczyniło się

do tego typu zdarzenia. Problem interpretacji siły wyższej został poruszony w podrozdziale 12.2. Do zwolnienia przewoźnika z odpowiedzialności może doprowadzić także dowiedzenie przez niego, że szkoda nastąpiła z właściwości towaru, np. towar był narażony na ubytki naturalne, które powstały, ale nie przekraczają norm powszechnie przyjętych lub określonych we właściwych przepisach. Przewoźnik może także starać się dowieść, że przyczyną utraty, ubytku, uszkodzenia albo opóźnienia była wina nadawcy lub odbiorcy. Winą taką może być, przykładowo, uszkodzenie towaru przy załadunku czy wyładunku, albo w zakresie opóźnienia – zbyt późne przekazanie instrukcji wysyłkowych przez te podmioty w sytuacji, gdy były do tego zobowiązane. Udowodnienie, że szkoda lub przekroczenie terminu przewozu powstały z wymienionych wyżej przyczyn, leży w gestii przewoźnika.

Druga grupa zwolnień przewoźnika od odpowiedzialności, przewidzianych w ustawie Prawo przewozowe, nie dotyczy opóźnienia, a jedynie utraty, ubytku lub uszkodzenia przesyłki. Najczęściej przytaczanymi przez przewoźnika zwolnieniami są brak, niedostateczność lub wadliwość opakowania towaru oraz wady w zakresie ładowania, rozmieszczenia lub wyładowywania rzeczy przez nadawcę lub odbiorcę.

Nadawca musi mieć świadomość, że jest profesjonalistą w zakresie opakowania produktu i jego zabezpieczenia od ryzyk mogących wystąpić podczas przewozu. Opakowanie nie powinno w zasadniczy sposób odbiegać od powszechnie występujących zwyczajów w tym zakresie. Jego istotną funkcją jest zabezpieczenie towaru podczas przewozu.

Podobnie, w zakresie załadunku i mocowania towaru profesjonalistą jest na ogół załadowca, tym bardziej, jeżeli jest nim producent. Załadowca zazwyczaj zbyt wiele oczekuje od przewoźnika, którego przedstawicielem przy załadunku jest kierowca. Jeżeli nie zgłosił szczególnych wymagań co do wyposażenia samochodu, załadowca może liczyć co najwyżej na to, że kierowca zepnie załadowany towar

pasami. Inne zabezpieczenia (np. elementy wypełniające, konstrukcje drewniane itp.) leżą wówczas w gestii załadowcy.

Przewoźnik może też powoływać się na zwolnienie z tytułu nadania towaru pod nazwą niezgodną z rzeczywistością, zwłaszcza gdy musi być poinformowany, że towar wymaga przewozu w szczególnych warunkach (nadzwyczajna ostrożność, odpowiednia temperatura itp.). Związane to jest z – omówioną wyżej – szczególną podatnością towaru na szkodę.

Przewóz niektórych towarów odbywa się w sposób „dozorowany", a do tych czynności wynajmowana jest firma trzecia. Za brak właściwego dozoru przez tę firmę przewoźnik także nie odpowiada.

Pełny zakres zwolnień przedstawiony został w tabeli zawierającej opis procesu reklamacyjnego wg Prawa przewozowego.

Jeżeli przed wydaniem przesyłki okaże się, że doznała ona ubytku lub uszkodzenia, przewoźnik ustala niezwłocznie protokolarnie stan przesyłki oraz okoliczności powstania szkody. Przewoźnik wykonuje te czynności także na żądanie uprawnionego, jeżeli twierdzi on, że przesyłka jest naruszona. Ustalenia protokolarne powinny być dokonane w obecności uprawnionego, a jeżeli wezwanie go nie jest możliwe albo nie zgłosi się on w wyznaczonym terminie, przewoźnik dokonuje ustaleń w obecności osób zaproszonych przez siebie do tej czynności.

Jeżeli po wydaniu przesyłki ujawniono ubytek lub uszkodzenie niedające się z zewnątrz zauważyć przy odbiorze, przewoźnik ustala stan przesyłki na żądanie uprawnionego zgłoszone niezwłocznie po ujawnieniu szkody, nie później jednak niż w ciągu 7 dni od dnia odbioru przesyłki.

Wysokość odszkodowania za utratę lub ubytek przesyłki nie może przewyższać wartości, którą ustala się na podstawie **ceny wskazanej w rachunku** dostawcy.

Tabela 13.1.

Wybrane postanowienia Prawa przewozowego w zakresie dochodzenia i załatwiania reklamacji w transporcie drogowym

PRAWO PRZEWOZOWE		
Artykuł	**Ustęp**	**Brzmienie**
Art. 65	1.	Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za **utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki** powstałe od przyjęcia jej do przewozu aż do jej wydania oraz **za opóźnienie** w przewozie przesyłki.
	2.	Przewoźnik **nie ponosi odpowiedzialności** (…) jeżeli utrata, ubytek lub uszkodzenie albo opóźnienie w przewozie przesyłki powstały • z przyczyn występujących po stronie nadawcy lub odbiorcy, nie wywołanych winą przewoźnika, • z właściwości towaru albo • wskutek siły wyższej. Dowód, że szkoda lub przekroczenie terminu przewozu przesyłki wynikło z jednej z wymienionych okoliczności, ciąży na przewoźniku.
	3.	Przewoźnik **jest zwolniony od odpowiedzialności** (…) jeżeli utrata, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstały co najmniej z jednej z następujących przyczyn: 1) nadania pod nazwą niezgodną z rzeczywistością, nieścisłą lub niedostateczną rzeczy wyłączonych z przewozu lub przyjmowanych do przewozu na warunkach szczególnych albo niezachowania przez nadawcę tych warunków; 2) braku, niedostateczności lub wadliwości opakowania rzeczy, narażonych w tych warunkach na szkodę wskutek ich naturalnych właściwości; 3) szczególnej podatności rzeczy na szkodę wskutek wad lub naturalnych właściwości; 4) ładowania, rozmieszczenia lub wyładowywania rzeczy przez nadawcę lub odbiorcę,

		5) przewozu przesyłek, które zgodnie z przepisami lub umową powinny być dozorowane, jeżeli szkoda wynikła z przyczyn, którym miał zapobiec dozorca
	4.	Jeżeli przewoźnik na podstawie okoliczności danego wypadku wykaże, że utrata, ubytek lub uszkodzenie mogły powstać wskutek co najmniej jednej z przyczyn (…), domniemywa się, że szkoda z nich wynikła.
Art. 66	1.	Przewoźnik **nie odpowiada** za ubytek przesyłki, której masy i liczby sztuk **nie sprawdził przy nadaniu**, jeżeli dostarczy ją **bez śladu naruszenia**, a w razie przewozu w zamkniętym środku transportowym – również **z nienaruszonymi plombami** nadawcy, chyba że osoba uprawniona udowodni, że szkoda powstała w czasie od przyjęcia przesyłki do przewozu aż do jej wydania.
	2.	Jeżeli przesyłka nadeszła do miejsca przeznaczenia **w pojemniku transportowym, nienaruszonym, zamkniętym przez nadawcę** i z nienaruszonymi, założonymi przez niego plombami, domniemywa się, że **szkoda nie nastąpiła w czasie przewozu**.
Art. 67	1.	Przy przesyłkach, które z powodu swoich właściwości **tracą na masie**, przewoźnik odpowiada tylko za tę część ubytku, która **przewyższa normy** ubytków ustalone zgodnie z obowiązującymi przepisami (…).
Art. 74	1. 2. 3.	Jeżeli przed wydaniem przesyłki okaże się, że doznała ona ubytku lub uszkodzenia, przewoźnik ustala **niezwłocznie protokolarnie** stan przesyłki oraz okoliczności powstania szkody. Przewoźnik wykonuje te czynności także na żądanie uprawnionego, jeżeli twierdzi on, że przesyłka jest naruszona.

		Ustalenia protokolarne powinny być dokonane **w obecności uprawnionego**, a jeżeli wezwanie go nie jest możliwe albo nie zgłosi się on w wyznaczonym terminie, przewoźnik dokonuje ustaleń w obecności osób zaproszonych przez siebie do tej czynności. Jeżeli po wydaniu przesyłki ujawniono ubytek lub uszkodzenie **niedające się z zewnątrz zauważyć przy odbiorze**, przewoźnik ustala stan przesyłki na żądanie uprawnionego zgłoszone niezwłocznie po ujawnieniu szkody, **nie później jednak niż w ciągu 7 dni od dnia odbioru przesyłki.**
Art. 76		Przyjęcie przesyłki przez uprawnionego bez zastrzeżeń powoduje **wygaśnięcie roszczeń z tytułu ubytku lub uszkodzenia**, chyba że: 1) szkodę stwierdzono protokolarnie przed przyjęciem przesyłki przez uprawnionego; (…) 2) szkodę nie dającą się z zewnątrz zauważyć uprawniony stwierdził po przyjęciu przesyłki i w terminie 7 dni zażądał ustalenia jej stanu oraz udowodnił, że szkoda powstała w czasie między przyjęciem przesyłki do przewozu a jej wydaniem.
Art. 80	1.	Wysokość odszkodowania za utratę lub ubytek przesyłki **nie może przewyższać wartości**, którą ustala się na podstawie i w następującej kolejności: 1) ceny wskazanej w rachunku dostawcy lub sprzedawcy albo 2) ceny wynikającej z cennika obowiązującego w dniu nadania przesyłki do przewozu bądź 3) wartości rzeczy tego samego rodzaju i gatunku w miejscu i czasie ich nadania.
	2,	W razie niemożności ustalenia wysokości odszkodowania w sposób określony w ust. 1, wysokość tę ustala **rzeczoznawca**.

	3.	W razie utraty przesyłki z deklarowaną wartością należy się **odszkodowanie w wysokości deklarowanej**, a w razie ubytku – w odpowiedniej części.
Art. 83	1.	Jeżeli wskutek zwłoki w przewozie powstała szkoda inna niż w przesyłce, przewoźnik jest obowiązany do zapłacenia odszkodowania do wysokości **podwójnej** kwoty przewoźnego.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, tekst jednolity Dz. U. z 2015 r., poz. 915.

Warto zwrócić uwagę na to, że przewoźnik ponosi odpowiedzialność za **utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki** powstałe od przyjęcia jej do przewozu aż do wydania oraz **za opóźnienie** w przewozie przesyłki. Oznacza to odpowiedzialność na zasadzie ryzyka i nie jest odpowiedzialnością za winę. Można użyć tutaj też terminu – odpowiedzialność za skutek. Stawia to przewoźnika w trudnej sytuacji, ponieważ to on musi udowodnić, że zaszło zwolnienie od odpowiedzialności, zgodne z rozumieniem Konwencji CMR. W przeciwnym wypadku skutek jest taki, że przewoźnik przyjął towar bez zgłoszenia zastrzeżeń w liście przewozowym co do jego stanu lub ilości, a dostarczył towar uszkodzony lub z brakami. Jeżeli uszkodzenie takie lub braki mogły powstać podczas przewozu, a przewoźnik nie potrafi skutecznie przeprowadzić dowodu przeciwnego – przyjmuje się, że za taki skutek odpowiada. Wina przewoźnika nie ma tutaj takiego znaczenia. Prowadzi on działalność związaną z określonym ryzykiem. W interesie przewoźnika jest zatem dokładne sprawdzenie towaru przy załadunku. Przedstawicielem przewoźnika jest w tym momencie na ogół kierowca.

Jeżeli przewoźnik nie sprawdził przy nadaniu masy i liczby sztuk i dostarczył przesyłkę bez śladu naruszenia, a w razie przewozu w zamkniętym środku transportowym – również **z nienaruszonymi**

plombami nadawcy, nie odpowiada za ubytek przesyłki. W tym przypadku osoba uprawniona może udowodnić jednak, że szkoda powstała w czasie od przyjęcia przesyłki do przewozu aż do jej wydania, co spowoduje odpowiedzialność przewoźnika.

Jeżeli przesyłka nadeszła do miejsca przeznaczenia **w pojemniku transportowym, nienaruszonym, zamkniętym przez nadawcę** i z nienaruszonymi, założonymi przez niego plombami, domniemywa się, że **szkoda nie nastąpiła w czasie przewozu**.

Powyższe zwolnienia wiążą się z koniecznością nałożenia plomb przez nadawcę, gdy przewoźnik nie mógł dostać się do pojemnika transportowego (np. kontenera), a plomby pozostały nienaruszone. Dotyczy to jedynie braków ilościowych. Sytuacja ta nie ma zastosowania do foliowanych palet.

Zgodnie z Prawem przewozowym, jeżeli przed wydaniem przesyłki okaże się, że doznała ona ubytku lub uszkodzenia, przewoźnik powinien ustalić **niezwłocznie protokolarnie** stan przesyłki oraz okoliczności powstania szkody. Przewoźnik wykonuje te czynności także na żądanie uprawnionego, jeżeli twierdzi on, że przesyłka jest naruszona.

Praktyka jest na ogół taka, że to odbiorca sporządza protokół i wpisuje zastrzeżenia do listu przewozowego. Zdarza się, że kierowca odmawia podpisania protokołu. Jest to o tyle dziwne, że to właśnie przewoźnik, czyli praktycznie kierowca w miejscu dostawy, jest zobowiązany do sporządzenia takiego protokołu. Przy sporządzaniu protokołu powinien uczestniczyć nadawca lub odbiorca, w zależności od tego, kto z nich jest w danym momencie osobą uprawnioną do dysponowania przesyłką. Jeżeli nie jest to możliwe, przewoźnik powinien sporządzić protokół w obecności dowolnej osoby trzeciej lub osób trzecich, które później mogą potwierdzić, że ustalenia przewoźnika były słuszne.

Przepisy nie wymagają zrobienia zdjęć, a więc nie można czynić zarzutu z ich braku, niemniej warto takie zdjęcia mieć.

Według Prawa przewozowego „jeżeli po wydaniu przesyłki ujawniono ubytek lub uszkodzenie **niedające się z zewnątrz zauważyć przy odbiorze**, przewoźnik ustala stan przesyłki na żądanie uprawnionego zgłoszone niezwłocznie po ujawnieniu szkody, **nie później jednak niż w ciągu 7 dni od dnia odbioru przesyłki**".

Protokół podpisują osoby uczestniczące w ustaleniu stanu przesyłki. Jeżeli uprawniony nie zgadza się z treścią protokołu, może zamieścić w nim **zastrzeżenie z uzasadnieniem**; w razie odmowy podpisania protokołu przez uprawnionego przewoźnik stwierdza w nim fakt i przyczyny odmowy.

Jeżeli ustalenia protokolarne, podjęte na żądanie uprawnionego, nie wykażą szkody w przesyłce albo wykażą jedynie szkodę stwierdzoną już uprzednio przez przewoźnika, uprawniony ponosi opłaty określone w taryfie.

W razie trudności w ustaleniu danych dotyczących czasu, rodzaju, rozmiarów lub przyczyny szkody, dane te określa **rzeczoznawca powołany przez przewoźnika** w porozumieniu z uprawnionym.

Wszystkie te procedury dotyczą protokołu sporządzanego przez przewoźnika. Odbiorca może sporządzić protokół niezależnie, niemniej jest to jego wewnętrzny dokument. Przewoźnik może zlecić fizyczne sporządzenie protokołu odbiorcy, jednakże powinien on pozostawać protokołem przewoźnika.

Dla przewoźnika ważnym zapisem Prawa przewozowego jest stwierdzenie, że „przyjęcie przesyłki przez uprawnionego bez zastrzeżeń powoduje wygaśnięcie roszczeń z tytułu ubytku lub uszkodzenia, chyba że szkodę stwierdzono protokolarnie **przed przyjęciem przesyłki** przez uprawnionego lub jest to **szkoda niedająca się z zewnątrz zauważyć**, a uprawniony stwierdził ją po przyjęciu przesyłki i w terminie **7 dni** zażądał ustalenia jej stanu oraz udowodnił, że szkoda powstała w czasie między przyjęciem przesyłki do przewozu a jej wydaniem". Oznacza to, że przy szkodach, które da się zauważyć z zewnątrz, np. w sytuacji wyraźnie

uszkodzonego opakowania, przyjęcie przez odbiorcę towaru do magazynu i niezgłoszenie tej szkody przewoźnikowi, a także brak dokonania przez odbiorcę zastrzeżenia tego faktu w liście przewozowym oraz sporządzonym przy odbiorze towaru protokole – stwarza sytuację, w której przewoźnik może utrzymywać, że szkoda mogła powstać w magazynie odbiorcy. Tym bardziej jest to możliwe, jeżeli taka szkoda w trakcie manipulowania towarem lub magazynowania mogła powstać. Towar powinien być zatem poddany bardzo dokładnym oględzinom podczas odbioru.

Nie wymaga się jednak rozpakowywania towaru, bo szkody niewidoczne gołym okiem można zgłosić w terminie 7 dni. W ciągu tych 7 dni odbiorca powinien jednak zapoznać się ze stanem towaru wewnątrz opakowania, bo utraci możliwość zgłoszenia skutecznej reklamacji także z tego tytułu. Oczywiście, zdarza się, że przewoźnicy uznają reklamacje zgłoszone po tych terminach, podstawą takiej decyzji są jednak nie uregulowania prawne, a względy marketingowe.

Roszczenia z tytułu **zwłoki w przewozie**, która nie spowodowała ubytku lub uszkodzenia przesyłki, przedawniają się z upływem **2 miesięcy od dnia wydania przesyłki**. Roszczenia dochodzone na podstawie ustawy lub przepisów wykonawczych do niej **przedawniają się z upływem roku**.

Tabela 13.2.
Terminy zgłaszania reklamacji w transporcie drogowym według Prawa przewozowego

PRAWO PRZEWOZOWE			
Artykuł	**Termin maksymalny**	**Bieg terminu**	**Tytuł reklamacji**
Art. 76	Przed przyjęciem przesyłki	W chwili dostawy	Widoczne braki lub uszkodzenia
	7 dni	Od daty przyjęcia przesyłki	Niewidoczne braki lub uszkodzenia

Art. 77.2	2 miesiące	Od daty wydania przesyłki	Roszczenia z tytułu zwłoki w przewozie
Art. 77.1	1 rok	Od daty przyjęcia przesyłki	Przedawnienie roszczeń

Źródło: opracowanie własne na podstawie ustawy Prawo przewozowe, jw.

Wysokość odszkodowania za utratę lub ubytek przesyłki nie może przewyższać wartości, którą ustala się na podstawie **ceny wskazanej w rachunku** dostawcy lub sprzedawcy. W razie utraty przesyłki **z deklarowaną wartością** należy się odszkodowanie **w wysokości deklarowanej**. W razie niemożności ustalenia wysokości odszkodowania, wysokość tę ustala rzeczoznawca. Prawo przewiduje kilka wariantów w tym zakresie, ale powyższe są najczęściej stosowane w praktyce.

Jeżeli wskutek **zwłoki w przewozie** powstała szkoda inna niż w przesyłce, przewoźnik jest obowiązany do zapłacenia odszkodowania do wysokości **podwójnej kwoty przewoźnego**.

13.2.
Reklamacje w transporcie drogowym według Konwencji CMR

Według Konwencji CMR przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpiło w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy.

Zgodnie z art. 9 Konwencji CMR przy braku uzasadnionych zastrzeżeń przewoźnika wpisanych do listu przewozowego istnieje domniemanie, że towar i jego opakowanie były widoczne w dobrym stanie w chwili przyjęcia przez przewoźnika i że ilość sztuk, jak

również ich cechy i numery były zgodne z oświadczeniami w liście przewozowym. To jest sformułowanie odpowiedzialności na zasadzie ryzyka w Konwencji CMR, którą opisano przy analizie Prawa przewozowego. W interesie przewoźnika jest zatem dokładne zbadanie towaru przed załadunkiem, czego może dokonać praktycznie jedynie kierowca.

Obowiązki przewoźnika przy załadunku

Przy przyjęciu towaru przewoźnik jest obowiązany sprawdzić :

- dokładność danych listu przewozowego dotyczących ilości sztuk, jak również ich cech i numerów;
- widoczny stan towaru i jego opakowania.

Jeżeli przewoźnik nie ma możliwości sprawdzenia w wystarczający sposób ścisłości danych, wpisuje do listu przewozu zastrzeżenia, które powinny być uzasadnione. Powinien on także uzasadnić wszelkie zastrzeżenia, jakie uczyni w przedmiocie widocznego stanu towaru i jego opakowania. Zastrzeżenia te nie wiążą nadawcy, jeżeli nie przyjął on ich wyraźnie w liście przewozowym.

Tabela 13.3.
Wybrane postanowienia Konwencji CMR w zakresie dochodzenia i załatwiania reklamacji w transporcie drogowym

KONWENCJA CMR		
Artykuł	**Ustęp**	**Brzmienie**
Art. 9	2.	W braku uzasadnionych zastrzeżeń przewoźnika wpisanych do listu przewozowego, istnieje domniemanie, że towar i jego opakowanie były widoczne **w dobrym stanie** w chwili przyjęcia przez przewoźnika i że **ilość** sztuk, jak również ich cechy i numery **były zgodne** z oświadczeniami w liście przewozowym.

Art. 17	1.	Przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpiło w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy.
	2.	Przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenia lub opóźnienie spowodowane zostało winą osoby uprawnionej, jej zleceniem niewynikającym z winy przewoźnika, wadą własną towaru lub okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec.
	4.	(…) przewoźnik jest zwolniony od swej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru powstało (…) z następujących przyczyn: a) użycie pojazdów otwartych i nieprzykrytych opończą, jeżeli to użycie było wyraźnie uzgodnione i zaznaczone w liście przewozowym; b) brak lub wadliwe opakowanie, jeżeli towary, ze względu na swe naturalne właściwości, w razie braku lub wadliwego opakowania, narażone są na zaginięcie lub uszkodzenie; c) manipulowanie, ładowanie, rozmieszczenie lub wyładowanie towaru przez nadawcę lub przez odbiorcę albo przez osoby działające na rachunek nadawcy lub odbiorcy; d) naturalne właściwości niektórych towarów, mogące powodować całkowite lub częściowe ich zaginięcie albo uszkodzenie, w szczególności przez połamanie, rdzę, samoistne wewnętrzne zepsucie, wyschnięcie, wyciek, normalny ubytek lub działanie robactwa i gryzoni; e) niedostateczność lub wadliwość cech lub numerów na sztukach przesyłki; f) przewóz żywych zwierząt.

Art. 20	1.	Osoba uprawniona może, bez dalszych dowodów, uważać towar za zaginiony, jeżeli nie został on wydany w ciągu trzydziestu dni po upływie umówionego terminu, a jeżeli terminu nie umówiono, w ciągu sześćdziesięciu dni po przyjęciu towaru przez przewoźnika.
Art. 21		Jeżeli towar został wydany odbiorcy bez pobrania zaliczenia, które przewoźnik powinien był pobrać w myśl postanowień umowy przewozu, przewoźnik obowiązany jest wypłacić nadawcy odszkodowanie do wysokości kwoty zaliczenia, zachowując roszczenie zwrotne do odbiorcy.
Art. 23	1.	Jeżeli na podstawie postanowień niniejszej Konwencji przewoźnik obowiązany jest zapłacić odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru, odszkodowanie to oblicza się według wartości towaru w miejscu i w okresie przyjęcia go do przewozu.
	2.	Wartość towaru określa się według ceny giełdowej lub w razie jej braku według bieżącej ceny rynkowej, a w braku jednej i drugiej – według zwykłej wartości towarów tego samego rodzaju i jakości.
	3.	Odszkodowanie nie może jednak przekraczać **8,33 SDR za kilogram** brakującej wagi brutto.
	4.	Oprócz tego zwraca się przewoźne, cło i inne wydatki poniesione w związku z przewozem towaru, w całości w razie całkowitego zaginięcia i proporcjonalnie w razie częściowego zaginięcia; inne odszkodowania nie należą się.
	5.	W razie opóźnienia dostawy, jeżeli osoba uprawniona udowodni, że wynikła stąd dla niej szkoda, przewoźnik obowiązany jest zapłacić odszkodowanie, które nie może przewyższyć **kwoty przewoźnego**.

	6.	Wyższego odszkodowania można żądać jedynie w przypadku zadeklarowania wartości towaru lub zadeklarowania specjalnego interesu w jego dostawie.
Art. 25	1.	W razie uszkodzenia przesyłki, przewoźnik płaci kwotę, o którą obniżyła się wartość towaru.
	2.	Odszkodowanie nie może jednak przewyższać : a) jeżeli cała przesyłka doznała obniżenia wartości przez uszkodzenie – kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia całej przesyłki; b) jeżeli tylko część przesyłki doznała obniżenia wartości przez uszkodzenie – kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia części, która doznała obniżenia wartości.
Art. 26	1.	Nadawca może ustalić, wpisując do listu przewozowego za umówioną dodatkową opłatą, kwotę specjalnego interesu w dostawie przesyłki na wypadek jej zaginięcia lub uszkodzenia, a także w razie przekroczenia umówionego terminu dostawy.
	2.	Jeżeli miała miejsce deklaracja specjalnego interesu w dostawie, można żądać niezależnie od odszkodowania przewidzianego w artykułach 23, 24 i 25 odszkodowania równego dodatkowej szkodzie, która została udowodniona, aż do wysokości zadeklarowanej kwoty.
Art. 30	1.	Jeżeli odbiorca przyjął towar, nie sprawdziwszy wraz z przewoźnikiem jego stanu albo nie zgłosiwszy przewoźnikowi zastrzeżeń wskazujących ogólnie rodzaj braku lub uszkodzenia najpóźniej **w chwili dostawy**, jeśli idzie o widoczne braki lub uszkodzenia, lub w **siedem dni** od daty dostawy, nie wliczając niedziel i dni świątecznych, jeśli idzie o braki lub uszkodzenia niewidoczne – domniemywa

		się , jeżeli nie ma dowodu przeciwnego, że otrzymał towar w stanie opisanym w liście przewozowym. Zastrzeżenia, przewidziane wyżej, powinny być dokonane na piśmie, jeśli idzie o braki lub uszkodzenia niewidoczne.
	2.	Jeżeli stan towaru został sprawdzony wspólnie przez odbiorcę i przewoźnika, dowód przeciwny wynikowi tego sprawdzenia nie może być przeprowadzony, chyba że chodzi o braki lub uszkodzenia niewidoczne i jeżeli odbiorca zgłosił przewoźnikowi pisemne zastrzeżenia w ciągu siedmiu dni od daty tego sprawdzenia, nie licząc niedziel i dni świątecznych.
	3.	Opóźnienie dostawy może stanowić podstawę do odszkodowania tylko wówczas, gdy zastrzeżenie zostało skierowane na piśmie w terminie 21 dni od dnia postawienia towaru do dyspozycji odbiorcy.
	4.	Dnia dostawy lub zależnie od przypadku, dnia sprawdzenia towaru albo dnia jego postawienia do dyspozycji, nie wlicza się do terminów przewidzianych w niniejszym artykule.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Konwencji CMR o umowie międzynarodowego przewozu drogowego, sporządzonej w Genewie dnia 19 maja 1956 r., Dz.U. z 1962 r., nr 49, poz. 238.

Zgłaszanie reklamacji

Zgodnie z Konwencją CMR, termin na zgłoszenie reklamacji z tytułu braków lub uszkodzeń niewidocznych gołym okiem przy odbiorze wynosi **7 dni** od daty dostawy, nie wliczając niedziel i dni świątecznych. Jest to zatem nieco inny termin niż przewidziany w Prawie przewozowym. Reklamacje takie powinny być wnoszone

na piśmie. Nie wyklucza to możliwości wysłania informacji w sposób operatywny (e-mailem czy faksem), a jednocześnie, przy zachowaniu terminu, wysłanie listu z podpisanym pismem, za potwierdzeniem odbioru.

Pomimo tego, że od września 2016 r. e-mail czy faks zostały uznane za formy dokumentowe oświadczeń woli (po zmianie Kodeksu cywilnego w tym zakresie), nie są one jednak tzw. „formą pisemną", która wymaga oryginalnego podpisu. Podpis oryginalny, to taki, który może być zweryfikowany przez grafologa, a więc nie przepuszczony przez jakieś urządzenie typu komputer czy faks (forma pisemna w postaci papierowej). Oczywiście, można posłużyć się elektroniczną formą oświadczenia woli, dysponując kwalifikowanym podpisem elektronicznym (forma pisemna w postaci elektronicznej).

Limit odszkodowania za uszkodzenie, ubytek lub utratę towaru

Odszkodowanie wypłacane przez przewoźnika według Konwencji CMR nie może przekraczać **8,33 SDR za kilogram brakującej wagi brutto**. SDR to waluta służąca jedynie do rozliczeń międzynarodowych.

Do 20 lutego 2011 r. miał zastosowanie zapis Konwencji CMR (art. 23), według którego odszkodowanie nie może przekraczać 25 franków za kilogram brakującej wagi brutto. Za frank uważa się złoty frank, wagi 10/31 grama złota o próbie 0,900 (1 złoty frank to ok. 0,83 PLN, co dawało ok. 20,75 PLN za kilogram). Dokładna suma wynikała z zastosowania kursu, ustalanego kwartalnie w sposób subiektywny przez Polskę. Z członków Konwencji CMR jedynie Polska stosowała ten stary system przeliczeń, który powinna była zmienić 32 lata temu. Wynikało to z braku ratyfikacji Protokołu Genewskiego do Konwencji CMR.

Od 21 lutego 2011 r. ma miejsce system wyliczeń, wprowadzony Protokołem Genewskim do Konwencji CMR, który Polska przyjęła. Sposób jego ratyfikacji pozostawia wątpliwości (brak ustawy w tym zakresie, a jedynie oświadczenie rządowe), niemniej został on ogłoszony w dzienniku urzędowym i obowiązuje. Zgodnie z nim zmianie uległ art. 23 Konwencji CMR, który zawiera obecnie stwierdzenie, że odszkodowanie nie może przekraczać 8,33 SDR za kilogram brakującej wagi brutto. Przyjmując, że 1 SDR to ok. 4,54 PLN (kurs jest zmienny i publikuje go codziennie NBP w tabeli kursów), daje to 37,81 PLN za kilogram wagi uszkodzonego lub utraconego towaru.

Oprócz tego zwraca się przewoźne, cło i inne wydatki poniesione w związku z przewozem towaru, w całości w razie całkowitego zaginięcia i proporcjonalnie w razie częściowego zaginięcia. Inne odszkodowania nie należą się.

Deklaracja wartości

Wyższego odszkodowania, niż wskazane powyżej, można żądać jedynie w przypadku zadeklarowania wartości towaru.

Nadawca może ustalić, wpisując do listu przewozowego, za umówioną dodatkową opłatą, kwotę specjalnego interesu w dostawie przesyłki na wypadek jej zaginięcia lub uszkodzenia, a także w razie przekroczenia umówionego terminu dostawy. Jeżeli miała miejsce deklaracja specjalnego interesu w dostawie, można żądać – niezależnie od odszkodowania przewidzianego w Konwencji CMR – odszkodowania równego dodatkowej szkodzie, która została udowodniona, aż do wysokości zadeklarowanej kwoty.

Należy zwrócić uwagę na konieczność wpisania takiej deklaracji do listu przewozowego. Samo jej uwzględnienie w zleceniu transportowym nie stanowi spełnienia wymogu Konwencji CMR.

Rozliczanie uszkodzenia towaru

W razie uszkodzenia przesyłki, przewoźnik płaci kwotę, o którą obniżyła się wartość towaru. Odszkodowanie nie może jednak przewyższać:

- jeżeli cała przesyłka doznała obniżenia wartości przez uszkodzenie – kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia całej przesyłki;
- jeżeli tylko część przesyłki doznała obniżenia wartości przez uszkodzenie – kwoty, jaką należałoby zapłacić w razie zaginięcia części, która doznała obniżenia wartości.

Odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru oblicza się według wartości towaru w miejscu i w okresie przyjęcia go do przewozu. Wartość towaru określa się według oceny giełdowej lub w razie jej braku według bieżącej ceny rynkowej, a w przypadku braku jednej i drugiej – według zwykłej wartości towarów tego samego rodzaju i jakości.

Inkaso

Jeżeli towar został wydany odbiorcy bez pobrania zaliczenia, które przewoźnik powinien był pobrać w myśl postanowień umowy przewozu, przewoźnik obowiązany jest wypłacić nadawcy odszkodowanie do wysokości kwoty zaliczenia, zachowując roszczenie zwrotne do odbiorcy.

Zaginięcie towaru

Osoba uprawniona może, bez dalszych dowodów, uważać towar za zaginiony, jeżeli nie został on wydany w ciągu 30 dni po upływie umówionego terminu, a jeżeli terminu nie umówiono, w ciągu 60 dni po przyjęciu towaru przez przewoźnika.

Tabela 13.4.
Terminy zgłaszania reklamacji w transporcie drogowym według Konwencji CMR

KONWENCJA CMR			
Artykuł	**Termin maksymalny**	**Bieg terminu**	**Tytuł reklamacji**
Art. 30.1	W chwili dostawy	W chwili dostawy	Widoczne braki lub uszkodzenia
	7 dni (bez niedziel i świąt)	Od daty dostawy	Niewidoczne braki lub uszkodzenia
Art. 30.3	21 dni	Od dnia postawienia towaru do dyspozycji odbiorcy	Roszczenia z tytułu opóźnienia
Art. 32.1	1 rok	Od dnia wydania	Przedawnienie roszczeń z tytułu częściowego zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia
	1 rok	Od 30 dnia po upływie umówionego terminu dostawy, albo – jeżeli termin nie był umówiony – od 60 dnia po przyjęciu towaru przez przewoźnika	Przedawnienie roszczeń z tytułu całkowitego zaginięcia
	1 rok	Od upływu 3-miesięcznego terminu od dnia zawarcia umowy przewozu	Przedawnienie roszczeń we wszystkich innych przypadkach

Źródło: opracowanie własne na podstawie Konwencji CMR, jw.

Limit odszkodowania za opóźnienie dostawy

W razie opóźnienia dostawy, jeżeli osoba uprawniona udowodni, że wynikła stąd dla niej szkoda, przewoźnik obowiązany jest zapłacić odszkodowanie, które nie może przewyższyć **kwoty przewoźnego**. Wyższego odszkodowania można żądać jedynie w przypadku zadeklarowania specjalnego interesu w dostawie towaru. Deklaracja taka powinna być wpisana do listu przewozowego.

Opóźnienie dostawy może stanowić podstawę do odszkodowania tylko wówczas, gdy zastrzeżenie zostało skierowane na piśmie w terminie 21 dni od dnia postawienia towaru do dyspozycji odbiorcy. Dnia dostawy nie wlicza się do tego terminu.

Przy dochodzeniu roszczeń transportowych, jeżeli leży to w gestii kupującego, musi on pamiętać, że przy dostawcach krajowych w sytuacji utraty towaru powinien – według Prawa przewozowego – otrzymać pełną jego cenę. Przy dostawcach z zagranicy zastosowanie będą jednak miały odpowiednie konwencje transportowe, które zawierają limity odpowiedzialności przewoźników. Przykładowo, Konwencja CMR formułuje taki limit na poziomie trzydziestu kilku złotych za kilogram wagi brutto. Limity takie uwzględniają także ubezpieczenia OCP (odpowiedzialności cywilnej przewoźnika). Odszkodowania wyższego można żądać jedynie, dokonując odpowiednich zgłoszeń w liście przewozowym. Podobnie wygląda sytuacja w innych gałęziach transportu, w szczególności w transporcie morskim, kolejowym czy lotniczym. Podobne limity w odniesieniu do wysokości przewoźnego obowiązują za niedotrzymanie terminu dostawy.

Zwolnienia od odpowiedzialności przewoźnika drogowego

Zwolnienia od odpowiedzialności przewoźnika drogowego według Konwencji CMR są podobne do zwolnień wskazanych w Prawie przewozowym. Występują jednak pewne różnice. Należy pamiętać,

że Prawo przewozowe ma charakter uniwersalny i znajduje zastosowanie zarówno w transporcie drogowym, jak i kolejowym. Konwencja CMR ma charakter wyspecjalizowany i uwzględnia jedynie specyfikę transportu drogowego. Przewoźnik jest zatem zwolniony od odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru powstało z takich przyczyn, jak:

- użycie pojazdów otwartych i nieprzykrytych opończą, jeżeli to użycie było wyraźnie uzgodnione i zaznaczone w liście przewozowym;
- brak lub wadliwe opakowanie, jeżeli towary, ze względu na swe naturalne właściwości, w razie braku lub wadliwego opakowania narażone są na zaginięcie lub uszkodzenie;
- manipulowanie, ładowanie, rozmieszczenie lub wyładowanie towaru przez nadawcę lub przez odbiorcę albo przez osoby działające na rachunek nadawcy lub odbiorcy;
- naturalne właściwości niektórych towarów, mogące powodować całkowite lub częściowe ich zaginięcie albo uszkodzenie, w szczególności przez połamanie, rdzę, samoistne wewnętrzne zepsucie, wyschnięcie, wyciek, normalny ubytek lub działanie robactwa i gryzoni;
- niedostateczność lub wadliwość cech lub numerów na sztukach przesyłki;
- przewóz żywych zwierząt.

Dowód, że zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało jedną z przyczyn wyżej wymienionych ciąży na przewoźniku.

13.3.
Tryb zabezpieczenia roszczenia przy załadunku

Kluczowym momentem, w którym postępowanie zarówno załadowcy, jak i przewoźnika ma duże znaczenie na etapie

późniejszego dochodzenia i załatwiania reklamacji, jest załadunek.

Podczas załadunku w magazynie zleceniodawcy osobą reprezentującą przewoźnika jest kierowca. Musi on mieć świadomość odpowiedzialności za sytuację, gdy odbierze towar uszkodzony lub w mniejszej ilości. Samo zapisanie na liście przewozowym, że nie zapoznał się ze stanem towaru nie zwolni go od odpowiedzialności. Musiałby udowodnić, że uniemożliwiono mu to, i wpisać uzasadnienie do listu przewozowego.

> Załadowca musi pamiętać, że uczestniczenie w załadunku jest obowiązkiem przewoźnika, czyli w transporcie drogowym – kierowcy.

Kierowca powinien zatem poddać towar bardzo dokładnym oględzinom. Praktycznie, może zażądać nawet rozpakowania towaru, chociaż najczęściej z tego prawa nie korzysta. Dostarczenie foliowanej palety też nie zwalnia przewoźnika z tytułu braków ilościowych. Jedynie opakowanie transportowe z plombami założonymi przez nadawcę może stanowić takie skuteczne zwolnienie.

Tabela 13.5.
Schemat sprawdzania towaru przez przewoźnika przy załadunku w transporcie drogowym według Konwencji CMR

KONWENCJA CMR	
Sprawdzanie towaru przez przewoźnika przy załadunku Weryfikacja liczby sztuk i widocznego stanu towaru	
BRAK MOŻLIWOŚCI SPRAWDZENIA	
Wpisuje do listu przewozowego, że nie mógł sprawdzić ilości i stanu oraz uzasadnia dlaczego nie mógł tego zrobić	
Przy braku dowodu przeciwnego zwalnia go to od odpowiedzialności (przy braku uzasadnienia – założenie, że zrezygnował z możliwości sprawdzenia)	
MOŻLIWOŚĆ SPRAWDZENIA	
Widoczny stan towaru bez zastrzeżeń	Widoczny stan towaru z zastrzeżeniami

Brak wpisu zastrzeżeń do listu przewozowego	Wpisuje zastrzeżenia do listu przewozowego (przy większych zastrzeżeniach – spisuje protokół)
Odpowiada za uszkodzenia i braki Jeżeli nie zachodzi zwolnienie wg Konwencji Jeżeli uszkodzenia i braki mogły powstać podczas przewozu	Nie odpowiada za uszkodzenia i braki, które wykrył

Źródło: opracowanie własne na podstawie Konwencji CMR, jw.

Załadunek, który leży w gestii załadowcy, jest dla niego ważnym momentem. Z tym wiąże się zastosowanie właściwego opakowania i odpowiednie zabezpieczenie towaru od szkód podczas przewozu. Stwierdzenie, że kierowca nie kwestionował załadunku nie zwalnia załadowcy z odpowiedzialności. Załadowca musi pamiętać, że to on jest „profesjonalistą" w zakresie pakowania i zabezpieczania towaru, bo kierowca na tym znać się nie musi. Rola kierowcy zazwyczaj ogranicza się w transporcie drogowym do spięcia towaru pasami.

Oczywiście, mowa tutaj o odpowiedzialności za ewentualny ubytek czy uszkodzenie. Za załadunek niewłaściwy z punktu widzenia odpowiednich przepisów o ruchu drogowym (np. zbyt duży nacisk na oś) kierowca ponosi odpowiedzialność, chociaż załadowca także za to odpowiada.

Obie strony mają prawo wpisywać zastrzeżenia do listu przewozowego. Jest to istotne dla przewoźnika, bo brak takich zastrzeżeń będzie argumentem załadowcy, że towar był w stanie dobrym i we właściwej ilości.

13.4.
Tryb postępowania przy zgłaszaniu reklamacji

Zgłaszane reklamacje mogą dotyczyć szkód z tytułu utraty towaru (braków ilościowych poszczególnych sztuk towaru lub zaginięcia całego towaru), uszkodzenia (pogorszenia się stanu towaru lub jego opakowania) oraz opóźnienia dostawy.

> W obu przypadkach bardzo ważne są terminy, których zgłaszający reklamacje musi dotrzymać. Ich przekroczenie może być przesłanką do odrzucenia reklamacji przez przewoźnika.

Tabela 13.6.
Schemat trybu zgłaszania reklamacji z tytułu uszkodzenia towaru i braków ilościowych w transporcie drogowym według Konwencji CMR

KONWENCJA CMR	
Reklamacje z tytułu uszkodzenia towaru i braków ilościowych	
Uszkodzenie towaru/braki **widoczne** przy odbiorze	Zgłoszenie reklamacji uszkodzenie towaru/braki **niewidoczne** przy odbiorze
Sporządzenie protokołu przez przewoźnika przy odbiorze (zabezpieczenie dowodów reklamacji, np. zrobienie zdjęć)	Ustalenie szkody przez odbiorcę (zabezpieczenie dowodów reklamacji, np. zrobienie zdjęć)
Zgłoszenie szkody przewoźnikowi w chwili odbioru	Zgłoszenie szkody przewoźnikowi w ciągu 7 dni (bez niedziel i świąt) na piśmie
Złożenie reklamacji na piśmie (z dowodami reklamacji i żądanym odszkodowaniem)	

Źródło: opracowanie własne na podstawie Konwencji CMR, jw.

Tabela 13.7.
Schemat trybu zgłaszania reklamacji z tytułu niedotrzymania terminu dostawy w transporcie drogowym według Konwencji CMR

KONWENCJA CMR
Reklamacje z tytułu niedotrzymania terminu dostawy

Przed wysyłką – zadeklarowanie specjalnego interesu w dostawie towaru (termin dostawy i odszkodowanie poza limit)	Przed wysyłką – brak zadeklarowania specjalnego interesu w dostawie
Przed wysyłką – wpisanie terminu i właściwej kwoty do listu przewozowego	Przed wysyłką – brak wpisania terminu i właściwej kwoty do listu przewozowego
Zgłoszenie reklamacji na piśmie w ciągu 21 dni od dnia dostawy	Zgłoszenie reklamacji na piśmie w ciągu 21 dni od dnia dostawy
Wskazanie i dowiedzenie wysokości poniesionej szkody	Wskazanie i dowiedzenie wysokości poniesionej szkody
Udowodnienie wysokości szkody	Udowodnienie wysokości szkody
Odszkodowanie do wysokości szkody wg zadeklarowanego specjalnego interesu w dostawie (pełna szkoda)	Odszkodowanie do wysokości szkody – maksymalnie do kwoty przewoźnego (do limitu)

Źródło: opracowanie własne na podstawie Konwencji CMR, jw.

Odszkodowania za opóźnienie dostawy można domagać się, jeżeli powstała z tego tytułu szkoda, którą zgłaszający reklamacje może dowieść. Szkodą taką może być konieczność zapłacenia przez nadawcę kar umownych na rzecz odbiorcy. Czasami problemem jest wyliczenie w tak krótkim czasie wysokości kar i w ogóle ustalenie, czy będzie je naliczał odbiorca. Nadawca może zgłosić jednak reklamację, wskazać szkodę, która może wynikać z umowy, i zobowiązać się do jej dowiedzenia w momencie, gdy odbiorca takie kary rzeczywiście naliczy.

Z drugiej strony przewoźnik nie powinien płacić odszkodowania tylko na podstawie posiadania klauzuli kar umownych przez nadawcę w umowie z odbiorcą, bo w praktyce wiele takich klauzul nie jest egzekwowanych, mając na uwadze współpracę stron.

13.5.
Załatwianie reklamacji przez przewoźnika

Zanim przewoźnik podejmie decyzję o wypłacie odszkodowania z tytułu utraty towaru, uszkodzenia czy opóźnienia dostawy, powinien zweryfikować czy rzeczywiście odpowiada za któreś z tych działań, a ponadto czy nie zachodzą przesłanki do zwolnienia go od odpowiedzialności.

Po zgłoszeniu roszczenia dotyczącego ilości i stanu towaru przewoźnik sprawdza czy zaszła przesłanka zwalniająca go od odpowiedzialności. Przesłanki zwalniające przewoźnika od odpowiedzialności są następujące:

- wina osoby uprawnionej;
- wada własna towaru;
- siła wyższa;
- użycie pojazdów otwartych;
- brak lub wadliwe opakowanie;
- manipulowanie, ładowanie, rozmieszczenie lub wyładowanie towaru przez nadawcę lub przez odbiorcę;
- naturalne właściwości niektórych towarów;
- niedostateczność lub wadliwość cech na sztukach przesyłki;
- przewóz żywych zwierząt.

W przypadku wad/braków widocznych przy odbiorze przewoźnik sprawdza:

- czy zgłoszenie reklamacji nastąpiło w chwili odbioru;
- czy sporządzono protokół przy odbiorze;
- jakie są dowody reklamacji (np. zdjęcia).

W razie stwierdzenia wad/braków niewidocznych przy odbiorze przewoźnik:

- sprawdza, czy zgłoszenie nastąpiło w ciągu 7 dni (bez niedziel i świąt);
- sprawdza, czy reklamacja została wniesiona na piśmie;
- sprawdza, czy reklamacja zawiera kwotę roszczenia;
- dokonuje analizy zasadności reklamacji.

Po ustaleniu zasadności reklamacji przewoźnik ustala następnie, czy kwota odszkodowania, jakiej zażądał zgłaszający reklamację, nie jest przeszacowana.

Tabela 13.8.
Schemat trybu odszkodowania za uzasadnioną reklamację w transporcie drogowym według Konwencji CMR

KONWENCJA CMR	
Odszkodowanie za uzasadnioną reklamację	
Zadeklarowanie wartości towaru oraz specjalnego interesu w jego dostawie	Brak deklaracji wartości towaru oraz specjalnego interesu w jego dostawie
Wpisanie właściwej kwoty i terminu dostawy do listu przewozowego	Brak wpisania właściwej kwoty i terminu dostawy do listu przewozowego
Zniesienie limitów odpowiedzialności przewoźnika	Brak zniesienia limitów odpowiedzialności przewoźnika
Odszkodowanie do kwoty zadeklarowanej	Odszkodowanie do kwoty limitu

Źródło: opracowanie własne na podstawie Konwencji CMR, jw.

Odpowiedzialność kolejnych przewoźników

Jeżeli przewóz jest wykonywany na podstawie jednej umowy przez kilku kolejnych przewoźników drogowych, każdy z nich przyjmuje na siebie odpowiedzialność za wykonanie całego przewozu, przy czym drugi przewoźnik i każdy z następnych przewoźników staje się przez

przyjęcie towaru i listu przewozowego stroną umowy na warunkach określonych w liście przewozowym.

Przewoźnik, który przyjmuje towar od poprzedniego przewoźnika, wręcza mu datowane i podpisane przez siebie potwierdzenia odbioru. Powinien on napisać swoje nazwisko i adres na drugim egzemplarzu listu przewozowego.

O ile nie chodzi o powództwo wzajemne lub o zarzut podniesiony przy rozpatrywaniu powództwa opartego na tej samej umowie przewozu, powództwo z tytułu odpowiedzialności za zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie dostawy może być skierowane jedynie przeciwko pierwszemu przewoźnikowi, ostatniemu przewoźnikowi lub przewoźnikowi, który wykonywał tę część przewozu, podczas której miało miejsce zdarzenie powodujące zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie dostawy. Powództwo może być skierowane jednocześnie przeciw kilku z tych przewoźników.

Przedawnienie roszczeń

Roszczenia, które mogą wyniknąć z przewozów podlegających Konwencji CMR, przedawniają się po upływie **1 roku**. Jednak w przypadku złego zamiaru lub niedbalstwa, które według prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem, termin przedawnienia wynosi **3 lata**.

Przedawnienie roszczeń biegnie :

- w przypadkach częściowego zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia dostawy – począwszy od dnia wydania;
- w przypadkach całkowitego zaginięcia – począwszy od trzydziestego dnia po upływie umówionego terminu dostawy, albo – jeżeli termin nie był umówiony – począwszy od sześćdziesiątego dnia po przyjęciu towaru przez przewoźnika;

- we wszystkich innych przypadkach – począwszy od upływu trzymiesięcznego terminu od dnia zawarcia umowy przewozu, przy czym dnia wskazanego wyżej jako wyjściowy dla biegu przedawnienia nie wlicza się do terminu przedawnienia.

Terminów tych powinien przestrzegać zarówno przewoźnik, jak i jego zleceniodawca. Zasadniczy termin przedawnienia jest o połowę krótszy niż w przypadku sporów wynikających z umów sprzedaży. W terminie tym należy ewentualnie wszcząć sprawę w sądzie. Takie działanie przerywa termin przedawnienia.

Nieważność klauzul sprzecznych z konwencją

Każda klauzula umowna, która pośrednio lub bezpośrednio naruszałaby postanowienia Konwencji CMR jest nieważna i pozbawiona mocy prawnej. Dotyczy to warunków umowy pomiędzy przewoźnikiem a jego zleceniodawcą, w tym także brzmienia ogólnych warunków przewozu. Jeżeli kwestie te regulowane są w umowie ze spedytorem, dotyczy to także umowy spedycji.

Nieważność takich klauzul nie pociąga za sobą nieważności pozostałych postanowień umowy. W szczególności byłaby nieważna każda klauzula ustępująca na rzecz przewoźnika korzyści z ubezpieczenia towaru oraz każda inna analogiczna klauzula, jak również każda klauzula przenosząca ciężar dowodu.

Należy pamiętać, że Konwencja CMR po jej ratyfikowaniu przez Polskę stała się częścią polskiego porządku prawnego i stanowi bezwzględnie obowiązujące prawo, mające pierwszeństwo przed postanowieniami umownymi.

W transporcie drogowym niejednokrotnie zdarza się, że mniejsi przewoźnicy są skłonni uznać reklamację nawet wówczas, gdy zachodzą przesłanki zwolnienia się od odpowiedzialności. Wynika to jednak ze względów marketingowych. Przy dużej konkurencji na rynku tych przewozów, występuje tu rynek klienta. Przewoźnikowi w wielu przypadkach bardziej opłaca się wypłacić odszkodowanie niż

utracić klienta, który obrazi się, że nie załatwiono jego reklamacji, pomimo tego, że były argumenty prawne za jej odrzuceniem.

Wydaje się, że w wyżej opisanej sytuacji przewoźnik powinien jednak podjąć się rozpatrzenia reklamacji z uwzględnieniem przesłanek prawnych i zwyczajowych oraz przedstawić swoje argumenty za zwolnieniem od odpowiedzialności. Na kolejnym etapie możliwe jest ustalenie różnych wariantów rozwiązania wynikłego z tego sporu, w tym wzięcie całej lub częściowej odpowiedzialności na siebie w imię racji marketingowych, jeżeli tym pragnie kierować się przewoźnik.

Dopiero poprzez tego typu działanie przewoźnik jest w stanie uzyskać tzw. efekt marketingowy u swojego klienta. W przeciwnym wypadku, wzięcie na siebie odpowiedzialności, w sytuacji gdy zachodzą przesłanki do zwolnienia, nic przewoźnikowi nie daje, bo klient o takich przesłankach nic nie wie. Oczywiście, powyższe sytuacje mogą dotyczyć zdarzeń, w których doszło do niewielkich szkód i mogło to mieć miejsce zarówno podczas przewozu, jak i w magazynie załadowcy czy odbiorcy. W razie opóźnień w dostawie, przewoźnik wykorzystuje najczęściej zwolnienie, które daje mu zastosowanie argumentu wystąpienia siły wyższej.

Polubowne załatwienie sporu reklamacyjnego ma duże znaczenie w stosunkach pomiędzy przewoźnikiem a zleceniodawcą. Czasami strony mogą odwołać się do ustaleń rzeczoznawców. Tryb taki przewiduje także Prawo przewozowe czy Konwencja CMR. Jeżeli ubytki podczas transportu zdarzają się często, może być właściwe zaangażowanie niezależnej firmy kontrolnej, która zweryfikuje ilość i stan towaru przed załadunkiem i wyda właściwy certyfikat.

Przewoźnik może szukać wielu zwolnień od odpowiedzialności, przy braku spełnienia przez wnoszącego reklamację wymogów formalnych, którym taka reklamacja powinna odpowiadać. Po pierwsze, są to terminy na zgłoszenie szkody i złożenie reklamacji, których strona występująca z reklamacją powinna dotrzymać. Po drugie, są to wymagania odnośnie do formy reklamacji, bo jej wysłanie e-mailem czy faksem może okazać się niewystarczające. Po

trzecie, są to regulacje dotyczące elementów reklamacji. Niejednokrotnie zdarza się, że otrzymane pismo zatytułowane „Reklamacja” nie spełnia właściwych wymagań i może być traktowane przez przewoźnika jedynie jako zawiadomienie o wadzie. Tak jest na przykład w sytuacji, gdy reklamujący nie określi wartości szkody czy wartości żądanego odszkodowania.

Sprawna realizacja przewozów w transporcie zależy nie tylko od przewoźników, ale od współdziałania wszystkich stron procesu, w szczególności załadowców i odbiorców. Wszyscy, jako profesjonaliści w swojej dziedzinie powinni zachować należytą staranność. Przy współpracy pomiędzy tymi podmiotami, opartej na wzajemnym zaufaniu i partnerstwie, na ogół udaje się rozwiązać – w imię dalszej, korzystnej współpracy – wiele trudnych problemów, w tym wynikających z reklamacji.

Rozdział 14

Reklamacje w transporcie kolejowym, morskim i lotniczym

Odpowiedzialność przewoźnika w transporcie kolejowym można rozpatrywać, w zależności od sytuacji, na podstawie postanowień:

- Ustawy Prawo przewozowe (dla przewozów krajowych i w charakterze posiłkowym dla przewozów międzynarodowych, gdy prawem właściwym dla takiego przewozu będzie prawo polskie).
- Konwencji COPTIF/CIM (dla przewozów międzynarodowych na obszarze państw – członków tej konwencji i w charakterze posiłkowym dla przewozów krajowych).
- Konwencji SMGS (dla przewozów międzynarodowych na obszarze państw – członków tej konwencji).

Polska jest członkiem zarówno Konwencji COTIF/CIM, jak i SMGS. Powyższe postanowienia mają charakter prawa bezwzględnie obowiązującego i mają pierwszeństwo przed umową przewozu, spedycji, a także wszelkimi regulaminami oraz warunkami ogólnymi przewozu. Nie dopuszcza się uregulowania w umowie (ani regulaminach ogólnych) kwestii odpowiedzialności przewoźnika kolejowego, zarówno jeśli chodzi o zwolnienia, jak i limity oraz terminy, w sposób ograniczający tę odpowiedzialność. Możliwe jest natomiast jej rozszerzenie.

14.1. Dochodzenie reklamacji kolejowych według

Prawa przewozowego

Zgodnie z ustawą Prawo przewozowe przewoźnik kolejowy ponosi odpowiedzialność za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki, powstałe od przyjęcia jej do przewozu aż do wydania, oraz za opóźnienie w przewozie przesyłki.

Zakres zwolnień od odpowiedzialności został tu podzielony na dwie grupy. Pierwsza grupa obejmuje zwolnienia z tytułu utraty, ubytku, uszkodzenia towaru oraz z tytułu opóźnienia. W grupie drugiej zwolnienia dotyczą wyłącznie utraty, ubytku i uszkodzenia towaru. Pośród zdarzeń nie ma więc w tej grupie opóźnienia.

Najczęściej wykorzystywanym zwolnieniem przez przewoźnika kolejowego z grupy pierwszej jest siła wyższa, która bezpośrednio przyczyniła się do tego typu zdarzenia. Problem interpretacji siły wyższej został poruszony w podrozdziale 12.2. Do zwolnienia przewoźnika z odpowiedzialności może doprowadzić także dowiedzenie przez niego, że szkoda nastąpiła z właściwości towaru, na przykład towar był narażony na ubytki naturalne, które powstały, ale nie przekraczają norm powszechnie przyjętych lub określonych we właściwych przepisach. W transporcie kolejowym normy takie pojawiają się w Konwencji COTIF/CIM.

Przewoźnik kolejowy może także starać się dowieść, że przyczyną utraty, ubytku, uszkodzenia albo opóźnienia była wina nadawcy lub odbiorcy. Winą taką może być, przykładowo, uszkodzenie towaru przy załadunku do wagonu czy wyładunku z wagonu, jeżeli dokonywał tego nadawca lub odbiorca. W zakresie opóźnienia może to być zbyt późne przekazanie instrukcji wysyłkowych przez te podmioty, w sytuacji gdy były do tego zobowiązane. Udowodnienie, że szkoda lub przekroczenie terminu przewozu powstały z wymienionych wyżej przyczyn, leży w gestii przewoźnika. W Konwencji COTIF/CIM pojawiają się uregulowania – z jaką minimalną prędkością kolej ma obowiązek dokonywania przewozu (wyrażono ją w kilometrach, które towar musi pokonać w ciągu doby).

W drugiej grupie zwolnień przewoźnika kolejowego od odpowiedzialności, przewidzianych w ustawie Prawo przewozowe, najczęściej przytaczanymi przez przewoźnika zwolnieniami są brak, niedostateczność lub wadliwość opakowania towaru oraz wady w zakresie ładowania, rozmieszczenia lub wyładowywania rzeczy przez nadawcę lub odbiorcę, jeżeli załadunek lub rozładunek wagonu leży w ich gestii.

Przewoźnik kolejowy może też powoływać się na zwolnienie z tytułu nadania towaru pod nazwą niezgodną z rzeczywistością, zwłaszcza gdy musi być poinformowany, że towar wymaga przewozu w szczególnych warunkach (nadzwyczajna ostrożność, odpowiednia temperatura itp.). Związane to jest z omówioną wyżej, szczególną podatnością towaru na szkodę.

Przewóz niektórych towarów odbywa się w sposób „dozorowany", a do tych czynności wynajmowana jest firma trzecia. Za brak właściwego dozoru przez tę firmę przewoźnik także nie odpowiada.

Tabela 14.1.
Wybrane postanowienia Prawa przewozowego w zakresie dochodzenia i załatwiania reklamacji w transporcie kolejowym

PRAWO PRZEWOZOWE		
Artykuł	**Ustęp**	**Brzmienie**
Art. 65	1.	Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za **utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki** powstałe od przyjęcia jej do przewozu aż do jej wydania oraz **za opóźnienie** w przewozie przesyłki.
	2.	Przewoźnik **nie ponosi odpowiedzialności** (…) jeżeli utrata, ubytek lub uszkodzenie albo opóźnienie w przewozie przesyłki powstały: • z przyczyn występujących po stronie nadawcy lub odbiorcy, nie wywołanych winą przewoźnika, • z właściwości towaru albo • wskutek siły wyższej.

		Dowód, że szkoda lub przekroczenie terminu przewozu przesyłki wynikło z jednej z wymienionych okoliczności, ciąży na przewoźniku.
	3.	Przewoźnik **jest zwolniony od odpowiedzialności** (…) jeżeli utrata, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstały co najmniej z jednej z następujących przyczyn: 1) nadania pod nazwą niezgodną z rzeczywistością, nieścisłą lub niedostateczną rzeczy wyłączonych z przewozu lub przyjmowanych do przewozu na warunkach szczególnych albo niezachowania przez nadawcę tych warunków; 2) braku, niedostateczności lub wadliwości opakowania rzeczy, narażonych w tych warunkach na szkodę wskutek ich naturalnych właściwości; 3) szczególnej podatności rzeczy na szkodę wskutek wad lub naturalnych właściwości; 4) ładowania, rozmieszczenia lub wyładowywania rzeczy przez nadawcę lub odbiorcę, 5) przewozu przesyłek, które zgodnie z przepisami lub umową powinny być dozorowane, jeżeli szkoda wynikła z przyczyn, którym miał zapobiec dozorca.
	4.	Jeżeli przewoźnik na podstawie okoliczności danego wypadku wykaże, że utrata, ubytek lub uszkodzenie mogły powstać wskutek co najmniej jednej z przyczyn (…) domniemywa się, że szkoda z nich wynikła.
Art. 66	1.	Przewoźnik **nie odpowiada** za ubytek przesyłki, której masy i liczby sztuk **nie sprawdził przy nadaniu**, jeżeli dostarczy ją **bez śladu naruszenia**, a w razie przewozu w zamkniętym środku transportowym – również **z nienaruszonymi plombami** nadawcy, chyba że osoba uprawniona

		udowodni, że szkoda powstała w czasie od przyjęcia przesyłki do przewozu aż do jej wydania.
	2.	Jeżeli przesyłka nadeszła do miejsca przeznaczenia **w pojemniku transportowym, nienaruszonym, zamkniętym przez nadawcę** i z nienaruszonymi, założonymi przez niego plombami, domniemywa się, że **szkoda nie nastąpiła w czasie przewozu**.
Art. 67	1.	Przy przesyłkach, które z powodu swoich właściwości **tracą na masie**, przewoźnik odpowiada tylko za tę część ubytku, która **przewyższa normy** ubytków ustalone zgodnie z obowiązującymi przepisami (…)
Art. 74	1.	Jeżeli przed wydaniem przesyłki okaże się, że doznała ona ubytku lub uszkodzenia, przewoźnik ustala **niezwłocznie protokolarnie** stan przesyłki oraz okoliczności powstania szkody. Przewoźnik wykonuje te czynności także na żądanie uprawnionego, jeżeli twierdzi on, że przesyłka jest naruszona.
	2.	Ustalenia protokolarne powinny być dokonane w obecności uprawnionego, a jeżeli wezwanie go nie jest możliwe albo nie zgłosi się on w wyznaczonym terminie, przewoźnik dokonuje ustaleń w obecności osób zaproszonych przez siebie do tej czynności.
	3.	Jeżeli po wydaniu przesyłki ujawniono ubytek lub uszkodzenie **niedające się z zewnątrz zauważyć przy odbiorze**, przewoźnik ustala stan przesyłki na żądanie uprawnionego zgłoszone niezwłocznie po ujawnieniu szkody, **nie później jednak niż w ciągu 7 dni od dnia odbioru przesyłki**.
Art. 76		Przyjęcie przesyłki przez uprawnionego bez zastrzeżeń powoduje **wygaśnięcie roszczeń z tytułu ubytku lub uszkodzenia**, chyba że:

		1) szkodę stwierdzono protokolarnie przed przyjęciem przesyłki przez uprawnionego, (…) 2) szkodę niedającą się z zewnątrz zauważyć uprawniony stwierdził po przyjęciu przesyłki i w terminie 7 dni zażądał ustalenia jej stanu oraz udowodnił, że szkoda powstała w czasie między przyjęciem przesyłki do przewozu a jej wydaniem.
Art. 80		1. Wysokość odszkodowania za utratę lub ubytek przesyłki **nie może przewyższać wartości**, którą ustala się na podstawie i w następującej kolejności: 1) ceny wskazanej w rachunku dostawcy lub sprzedawcy albo 2) ceny wynikającej z cennika obowiązującego w dniu nadania przesyłki do przewozu bądź 3) wartości rzeczy tego samego rodzaju i gatunku w miejscu i czasie ich nadania.
	2.	W razie niemożności ustalenia wysokości odszkodowania w sposób określony w ust. 1 wysokość tę ustala **rzeczoznawca**.
	3.	W razie utraty przesyłki z deklarowaną wartością należy się **odszkodowanie w wysokości deklarowanej**, a w razie ubytku – w odpowiedniej części.
Art. 83	1.	Jeżeli wskutek zwłoki w przewozie powstała szkoda inna niż w przesyłce, przewoźnik jest obowiązany do zapłacenia odszkodowania do wysokości **podwójnej** kwoty przewoźnego.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, tekst jednolity Dz. U. z 2015 r., poz. 915.

Zakładanie plomb przez nadawcę

Jeżeli przesyłka nadeszła do miejsca przeznaczenia **w pojemniku transportowym, nienaruszonym, zamkniętym przez nadawcę** i z nienaruszonymi, założonymi przez niego plombami, domniemywa się, że **szkoda nie nastąpiła w czasie przewozu**.

Powyższe zwolnienia wiążą się z koniecznością nałożenia plomb przez nadawcę, gdy przewoźnik nie mógł dostać się do pojemnika transportowego (np. kontenera), a plomby pozostały nienaruszone. Dotyczy to jedynie braków ilościowych. Sytuacja ta nie ma zastosowania do foliowanych palet.

Sporządzanie protokołu przez przewoźnika kolejowego

W przypadku wystąpienia szkody przewoźnik kolejowy stara się ustalić przyczynę takiej szkody, określa jej rozmiar i sporządza protokół. Przy sporządzaniu protokołu powinien uczestniczyć nadawca lub odbiorca, w zależności od tego, kto z nich jest w danym momencie osobą uprawnioną do dysponowania przesyłką. Jeżeli nie jest to możliwe, przewoźnik powinien sporządzić protokół w obecności dowolnej osoby trzeciej lub osób trzecich, które później mogą potwierdzić, że ustalenia przewoźnika były słuszne.

Szczegółowy tryb postępowania kolei w takich przypadkach jest doprecyzowany poprzez regulaminy tych kolei. Regulaminy te nie mogą być jednak sprzeczne z postanowieniami Prawa przewozowego oraz Konwencji COTIF/CIM.

Protokół podpisują osoby uczestniczące w ustaleniu stanu przesyłki. Jeżeli uprawniony nie zgadza się z treścią protokołu, może zamieścić w nim **zastrzeżenie z uzasadnieniem**; w razie odmowy podpisania protokołu przez uprawnionego przewoźnik stwierdza w nim fakt i przyczyny odmowy.

W razie trudności w ustaleniu danych dotyczących czasu, rodzaju, rozmiarów lub przyczyny szkody, dane te określa **rzeczoznawca powołany przez przewoźnika** w porozumieniu z uprawnionym.

Przedawnienie roszczeń

Przyjęcie przesyłki przez uprawnionego bez zastrzeżeń powoduje wygaśnięcie roszczeń z tytułu ubytku lub uszkodzenia, chyba że szkodę stwierdzono protokolarnie **przed przyjęciem przesyłki** przez uprawnionego lub jest to **szkoda niedająca się z zewnątrz zauważyć**, a uprawniony stwierdził ją po przyjęciu przesyłki i w terminie **7 dni** zażądał ustalenia jej stanu oraz udowodnił, że szkoda powstała w czasie między przyjęciem przesyłki do przewozu a jej wydaniem.

Roszczenia z tytułu **zwłoki w przewozie**, która nie spowodowała ubytku lub uszkodzenia przesyłki, przedawniają się z upływem **2 miesięcy od dnia wydania przesyłki**. Roszczenia dochodzone na podstawie ustawy lub przepisów wydanych w jej wykonaniu **przedawniają się z upływem roku**.

Tabela 14.2.
Terminy zgłaszania reklamacji w transporcie kolejowym według Prawa przewozowego

PRAWO PRZEWOZOWE			
Artykuł	**Termin maksymalny**	**Bieg terminu**	**Tytuł reklamacji**
Art. 76	Przed przyjęciem przesyłki	W chwili dostawy	Widoczne braki lub uszkodzenia
	7 dni	Od daty przyjęcia przesyłki	Niewidoczne braki lub uszkodzenia
Art. 77.2	2 miesiące	Od daty wydania przesyłki	Roszczenia z tytułu zwłoki w przewozie
Art. 77.1	1 rok	Od daty przyjęcia przesyłki	Przedawnienie roszczeń

Źródło: opracowanie własne na podstawie ustawy Prawo przewozowe, jw.

Limity odszkodowania w transporcie kolejowym

Wysokość odszkodowania za utratę lub ubytek przesyłki nie może przewyższać wartości, którą ustala się na podstawie **ceny wskazanej w rachunku** dostawcy lub sprzedawcy. W razie utraty przesyłki **z deklarowaną wartością** należy się odszkodowanie **w wysokości deklarowanej**. W razie niemożności ustalenia wysokości odszkodowania, wysokość tę ustala rzeczoznawca. Prawo przewiduje kilka wariantów w tym zakresie, ale powyższe są najczęściej stosowane w praktyce.

Limit odszkodowania w wysokości ceny fakturowej towaru może być dla właściciela towaru niewystarczający. Po pierwsze, może być mu trudno odtworzyć utracony lub uszkodzony towar po takiej cenie. Po drugie, może okazać się, że sprzedający towar będzie musiał wypłacić swojemu kontrahentowi bardzo wysoką karę umowną z tytułu dostarczenia towaru uszkodzonego lub braku dostawy. Kara taka nie jest objęta limitem. W tej sytuacji warto rozważyć zadeklarowanie wartości towaru łącznie z możliwą karą.

Jeżeli wskutek **zwłoki w przewozie** powstała szkoda inna niż w przesyłce, przewoźnik jest obowiązany do zapłacenia odszkodowania do wysokości **podwójnej kwoty przewoźnego**. Tutaj również może wystąpić kara umowna za opóźnienie, płacona przez sprzedającego nabywcy, przekraczająca limit. W tej sytuacji należy zadeklarować specjalny interes w przewozie towaru.

14.2.
Reklamacje kolejowe według Konwencji COTIF/CIM

W procesie reklamacyjnym przy przewozie międzynarodowym towarów koleją na obszarze krajów – członków Konwencji COTIF strony powołują się na akt prawny o nazwie **Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami COTIF,**

sporządzona w Bernie dnia 9 maja 1980 r.[1] Czasami można znaleźć dodatkowo odniesienie do Protokołu z dnia 3 czerwca 1999 r. wprowadzającego zmiany do Konwencji COTIF

Właściwych procedur reklamacyjnych, dotyczących przewozu towarów w transporcie kolejowym należy jednak szukać w **Załączniku B Konwencji COTIF – Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami CIM**[2].

Termin Konwencja COTIF/CIM nie jest zatem terminem prawnym, niemniej często używanym w praktyce i wskazującym, że strony ograniczają się wyłącznie do załącznika. Do momentu opublikowania Konwencji COTIF załącznik CIM stanowił konwencję międzynarodową.

> Przewoźnik kolejowy odpowiada za szkodę powstałą wskutek całkowitego lub częściowego zaginięcia albo uszkodzenia towaru w czasie od przyjęcia towaru do przewozu aż do jego wydania, jak również za szkodę wynikłą z przekroczenia terminu dostawy, niezależnie od użytej infrastruktury kolejowej.

Jeżeli załadowania towarów dokonał przewoźnik, list przewozowy stanowi dowód, w przypadku braku wskazówek, o dobrym stanie zewnętrznym w chwili przyjęcia towarów przez przewoźnika lub właściwej ilości tych towarów.

Jeżeli załadowania towarów dokonał nadawca, list przewozowy stanowi dowód świadczący, w przypadku braku wskazówek, o dobrym stanie zewnętrznym towaru jedynie w przypadku, gdy przewoźnik je sprawdził i wniósł zgadzający się wynik sprawdzenia do listu przewozowego.

Jednakże list przewozowy nie stanowi dowodu, jeżeli zawiera uzasadnione zastrzeżenie, że przewoźnik nie dysponował odpowiednimi środkami do sprawdzenia stanu towaru lub jego ilości.

Tabela 14.3.

Wybrane postanowienia Konwencji COTIF/CIM w zakresie dochodzenia i załatwiania reklamacji

KONWENCJA COTIF/CIM		
Artykuł	**Paragraf**	**Brzmienie**
Art. 23. Zasady odpowiedzialności	1.	Przewoźnik odpowiada za szkodę powstałą wskutek **całkowitego lub częściowego zaginięcia albo uszkodzenia towaru** w czasie od przyjęcia towaru do przewozu aż do jego wydania, jak również za **szkodę wynikłą z przekroczenia terminu dostawy**, niezależnie od użytej infrastruktury kolejowej.
	2.	Przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub przekroczenie terminu dostawy nastąpiło: • z winy osoby uprawnionej, z powodu jej polecenia niewywołanego winą przewoźnika, • z powodu wady własnej towaru (wewnętrzne zepsucie, ubytek itp.) lub • wskutek okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których skutkom nie mógł zapobiec.
	3.	Przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie nastąpiło wskutek (…): a) przewozu wykonanego w wagonie niekrytym (…) na podstawie umowy wskazanej w liście przewozowym; (…)

		b) braku lub wadliwości opakowania, (…) c) załadowania towarów przez nadawcę lub wyładowania przez odbiorcę, d) naturalnych właściwości pewnych towarów, (…) w szczególności przez połamanie, rdzę, wewnętrzne samoistne zepsucie, wyschnięcie, rozsypanie, e) oznaczenia lub ponumerowania sztuk niezgodnego z rzeczywistością, f) przewozu żywych zwierząt, g) przewozu, który (…) powinien być wykonywany pod nadzorem, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie wynikło z niebezpieczeństwa, któremu dozorowanie miało zapobiec
Art. 25. Ciężar dowodu	1.	Dowód, że przekroczenie terminu dostawy, zaginięcie lub uszkodzenie spowodowane zostało jedną z okoliczności, (…) ciąży na przewoźniku.
Art. 27. Przewoźnicy podwykonawcy	1.	Jeżeli przewoźnik zlecił wykonanie przewozu, w całości lub w części, przewoźnikowi podwykonawcy, to niezależnie, czy miał do tego upoważnienie na podstawie umowy przewozu, czy nie, **odpowiada za wykonanie całego przewozu**.
Art. 29. Domniemanie zaginięcia towaru	1.	Osoba uprawniona może, bez konieczności dostarczenia dalszych dowodów, uważać towar za

		zaginiony, jeżeli nie wydano lub nie postawiono go do dyspozycji odbiorcy **w ciągu trzydziestu dni po upływie terminu dostawy**.
Art. 30. Odszkodowanie w razie zaginięcia	1.	W razie całkowitego lub częściowego zaginięcia towaru, przewoźnik powinien, bez jakichkolwiek dalszych odszkodowań, zapłacić odszkodowanie obliczone według **ceny giełdowej** lub w braku ceny giełdowej według **ceny rynkowej**, (…)
	2.	Wysokość odszkodowania nie może przewyższać **17 jednostek obrachunkowych** za każdy brakujący kilogram masy brutto.
	4.	Ponadto przewoźnik **musi zwrócić przewoźne, cła i pozostałe kwoty**, zapłacone w związku z przewozem zaginionego towaru, z wyjątkiem podatku akcyzowego od towarów przewożonych z zastosowaniem procedury zawieszenia poboru akcyzy.
Art. 31. Odpowiedzialność w razie ubytku masy przy przewozie	1.	Jeżeli chodzi o towary, które z powodu swych **właściwości tracą zazwyczaj na masie** (…) przewoźnik odpowiada, (…) tylko za tę część ubytku masy, która przewyższa następujące normy: **a) dwa procent masy dla towarów płynnych** lub nadanych do przewozu w stanie wilgotnym,

		b) jeden procent masy dla towarów suchych.
Art. 32. Odszkodowanie w razie uszkodzenia	1.	W razie **uszkodzenia towaru** przewoźnik obowiązany jest zapłacić, z wyłączeniem wszelkich dalszych odszkodowań, **kwotę, o którą obniżyła się wartość towaru**. (…)
	2.	Odszkodowanie **nie może jednak przewyższać**: a) jeżeli cała przesyłka doznała obniżenia wartości wskutek uszkodzenia – **kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia całej przesyłki**, b) jeżeli tylko część przesyłki doznała obniżenia wartości wskutek uszkodzenia – **kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia części**, która doznała obniżenia wartości.
Art. 33. Odszkodowanie w razie przekroczenia terminu dostawy	1.	Jeżeli wskutek **przekroczenia terminu dostawy** powstała szkoda, włącznie z uszkodzeniem przesyłki, przewoźnik powinien zapłacić odszkodowanie, które **nie może przekraczać czterokrotnej kwoty przewoźnego.**

Źródło: opracowanie własne na podstawie Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami COTIF, sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r., Dz. U. z 1985 r., nr 34, poz. 158.

Zwolnienia przewoźnika kolejowego od odpowiedzialności

Konwencja COTIF/CIM, podobnie jak Prawo przewozowe, wyróżnia w zakresie zwolnień przewoźnika kolejowego od odpowiedzialności dwie grupy postanowień. W pierwszej grupie występują zwolnienia z tytułu zaginięcia, uszkodzenia lub przekroczenia terminu dostawy. W grupie drugiej – zwolnienia z tytułu zaginięcia lub uszkodzenia towaru. Zwolnienia z grupy drugiej nie mają zatem zastosowania do przekroczenia terminu dostawy.

Najczęściej wykorzystywanym zwolnieniem przez przewoźnika kolejowego z grupy pierwszej jest siła wyższa, która bezpośrednio przyczyniła się do tego typu zdarzenia. W Konwencji COTIF/CIM nie używa się terminu „siła wyższa", a „okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których skutkom nie mógł zapobiec". Jest to jednak definicja siły wyższej i właściwa interpretacja ICC w Paryżu znajduje tutaj zastosowanie. Problem interpretacji siły wyższej został poruszony w podrozdziale 12.2.

Do zwolnienia przewoźnika z odpowiedzialności może doprowadzić także dowiedzenie przez niego, że szkoda nastąpiła z wady własnej towaru, na przykład towar był narażony na ubytki naturalne, które powstały, ale nie przekraczają norm, które w Konwencji COTIF/CIM ustalono.

Jeżeli chodzi o towary, które z powodu swych właściwości tracą zazwyczaj na masie w związku z ich przewozem, przewoźnik odpowiada, bez względu na przebytą odległość, tylko za tę część ubytku masy, która przewyższa następujące normy:

a) dwa procent masy dla towarów płynnych lub nadanych do przewozu w stanie wilgotnym;

b) jeden procent masy dla towarów suchych.

W drugiej grupie zwolnień od odpowiedzialności przewoźnika w transporcie kolejowym pojawiają się zwolnienia wyliczone przy

omówieniu Prawa przewozowego. Ze zwolnień nowych pojawiają się takie, jak:

– przewóz towaru w wagonie niekrytym, na podstawie umowy wskazanej w liście przewozowym,

– przewóz żywych zwierząt.

Dopracowano także interpretację „naturalnych właściwości towaru", wskazując że może to być połamanie, rdza, wewnętrzne samoistne zepsucie, wyschnięcie, rozsypanie itp. zjawiska.

Dowód, że przekroczenie terminu dostawy, zaginięcie lub uszkodzenie spowodowane zostało jedną z okoliczności, ciąży na przewoźniku.

Odpowiedzialność przewoźnika kolejowego za podwykonawców

Jeżeli przewoźnik zlecił wykonanie przewozu, w całości lub w części, przewoźnikowi podwykonawcy, to niezależnie czy miał do tego upoważnienie na podstawie umowy przewozu, czy nie, odpowiada za wykonanie całego przewozu. Nie przewidziano zatem w tym przypadku, podobnie jak wobec spedytora, zwolnienia od odpowiedzialności, jeżeli nie można przewoźnikowi wykazać winy w wyborze.

Domniemanie zaginięcia towaru

Towar można uważać za zaginiony, jeżeli przewoźnik kolejowy nie wydał towaru lub nie postawił go do dyspozycji odbiorcy w ciągu **30 dni** po upływie terminu dostawy. Ma to znaczenie przy dochodzeniu odszkodowania za utratę towaru.

Odszkodowanie w razie zaginięcia towaru

W razie całkowitego lub częściowego zaginięcia towaru, przewoźnik powinien, bez jakichkolwiek dalszych odszkodowań, zapłacić odszkodowanie obliczone według ceny giełdowej lub w braku ceny giełdowej – według ceny rynkowej.

Wysokość odszkodowania nie może przewyższać **17 SDR za każdy brakujący kilogram** masy brutto. Pojęcie SDR wytłumaczono przy transporcie drogowym. Przyjmując przykładowo, że kurs SDR wynosi 4,54 PLN (jest to kurs zmienny i codziennie ogłaszany w tabeli kursów), limit ten wyniesie ok. 77 PLN za kilogram.

Ponadto przewoźnik musi zwrócić przewoźne, cła i pozostałe kwoty, zapłacone w związku z przewozem zaginionego towaru.

Odszkodowanie w razie uszkodzenia

W razie uszkodzenia towaru, przewoźnik obowiązany jest zapłacić odszkodowanie w wysokości kwoty, o którą obniżyła się wartość towaru.

Limit odszkodowania wynosi tutaj 17 SDR za kilogram wagi brutto towaru. Kod SDR to XDR i pod taką nazwą należy szukać tej waluty w tabeli kursów, na ogół na jej samym końcu.

Odszkodowanie w razie przekroczenia terminu dostawy

Jeżeli wskutek przekroczenia terminu dostawy powstała szkoda, włącznie z uszkodzeniem przesyłki, przewoźnik powinien zapłacić odszkodowanie, które nie może przekraczać **czterokrotnej kwoty przewoźnego**.

W razie całkowitego zaginięcia towaru, odszkodowanie to nie łączy się z odszkodowaniem za zaginięcie. W razie częściowego zaginięcia

towaru, odszkodowanie nie może przekraczać czterokrotnej kwoty przewoźnego za niezaginioną część przesyłki.

Deklaracja wartości towaru i szczególnej wartości dostawy

Nadawca i przewoźnik mogą uzgodnić, że nadawca w liście **przewozowym zadeklaruje wartość towaru** przewyższającą górną granicę, wskazaną w Konwencji. W tym wypadku deklarowana wartość zastępuje górną granicę.

Nadawca i przewoźnik mogą uzgodnić, że nadawca wpisze do listu przewozowego kwotę przedstawiającą szczególną wartość dostawy w wypadku zaginięcia, uszkodzenia lub przekroczenia terminu dostawy. Wówczas można żądać dodatkowego odszkodowania z tytułu udowodnionej szkody do wysokości deklarowanej kwoty.

Utrata prawa do ograniczenia odpowiedzialności

Ograniczenia odpowiedzialności nie mają zastosowania, jeżeli zostało udowodnione, że szkoda jest wynikiem działania lub zaniechania popełnionego przez przewoźnika albo z zamiarem spowodowania szkody, albo lekkomyślnie i ze świadomością prawdopodobieństwa powstania szkody.

Wygaśnięcie roszczeń przeciwko przewoźnikowi

Z chwilą wydania towaru osobie uprawnionej wygasają wszelkie, wynikające z umowy przewozu, roszczenia przeciwko przewoźnikowi z tytułu częściowego zaginięcia, uszkodzenia lub przekroczenia terminu dostawy.

Roszczenia nie wygasają jednak w razie częściowego zaginięcia lub uszkodzenia, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru zostało

stwierdzone przed przyjęciem towaru przez osobę uprawnioną. Roszczenia nie wygasają także w razie szkody niedającej się zauważyć z zewnątrz, którą stwierdzono po przyjęciu towaru przez osobę uprawnioną, jeżeli osoba ta zażąda stwierdzenia szkody bezpośrednio po jej ujawnieniu, najpóźniej jednak w ciągu 7 dni po przyjęciu towaru.

W razie przekroczenia terminu dostawy, jeżeli osoba uprawniona w ciągu 60 dni skorzystała z przysługujących jej praw wobec jednego z przewoźników, jest to także skuteczne.

Przedawnienie roszczeń

Roszczenia wynikające z umowy przewozu według Konwencji COTIF/CIM przedawniają się z upływem **jednego roku**.

14.3. Kolejowe procedury reklamacyjne w Konwencji SMGS

Konwencja SMGS ma mniejsze znaczenie w zakresie transportu kolejowego, niemniej – mając na uwadze, że takie kraje graniczące z Polską, jak Rosja, Ukraina, Białoruś są członkami tylko Konwencji SMGS – nie można jej roli nie doceniać. Ostatnio otwarto połączenie kolejowe pomiędzy Polską a Chinami, a ten kraj jest też członkiem jedynie Konwencji SMGS.

Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za zaginięcie, częściowy brak, uszkodzenie (zepsucie) towaru od chwili przyjęcia go do przewozu do chwili wydania. Dla potwierdzenia okoliczności stanowiących podstawę do nałożenia na przewoźnika odpowiedzialności za zaginięcie, ubytek, uszkodzenie (zepsucie) towaru sporządza się protokół handlowy. Przewoźnik ponosi także odpowiedzialność za przekroczenie terminu dostawy towaru.

Do zgłoszenia reklamacji uprawniony jest zarówno nadawca, jak i odbiorca, a reklamacja musi zostać złożona w formie pisemnej i zawierać żądaną kwotę odszkodowania. Kwota ta powinna być wyliczona z uwzględnieniem postanowień Konwencji.

Składający reklamację jest zobowiązany dołączyć do reklamacji uzasadniające ją dokumenty. List przewozowy i protokół handlowy dołącza się w oryginale.

Tabela 14.4.
Wybrane postanowienia Konwencji SMGS w zakresie dochodzenia i załatwiania reklamacji

KONWENCJA SMGS		
Artykuł	**Paragraf**	**Brzmienie**
Art. 46. Reklamacje	1.	Prawo składania reklamacji do przewoźnika mają nadawca i odbiorca. (…) Cesja prawa do roszczenia nie jest dopuszczalna.
	2.	Reklamację składa się na piśmie, podając odpowiednie uzasadnienie i kwotę odszkodowania. Reklamację składa: • nadawca – przewoźnikowi umownemu, • odbiorca – przewoźnikowi, wydającemu towar.
Art. 27. Domniemanie zaginięcia towaru	1.	Jeżeli towar nie zostanie wydany odbiorcy w ciągu **10 dni** po upływie terminu dostawy towaru, nadawca lub odbiorca mają prawo złożyć odpowiednio przewoźnikowi umownemu lub przewoźnikowi wydającemu towar zawiadomienie o poszukiwaniu towaru.

		Zawiadomienie o poszukiwaniu towaru nie jest zgłoszeniem reklamacji z tytułu zaginięcia towaru.
	2.	Towar uważa się za zaginiony, jeżeli nie został wydany odbiorcy w ciągu **30 dni po upływie terminu dostawy** towaru.
	3.	Jeżeli towar przybył do stacji przeznaczenia po 30 dniach od upływu terminu dostawy, przewoźnik powinien powiadomić o tym odbiorcę. **Odbiorca obowiązany jest przyjąć towar**, jeżeli przybył on nie później niż **6 miesięcy po upływie terminu dostawy** i zwrócić przewoźnikowi kwoty, które ten wypłacił mu jako odszkodowanie za zaginięcie towaru, zwrot należności przewozowych i innych kosztów związanych z przewozem.
		Jeżeli nadawcy zostało wypłacone odszkodowanie, to nadawca obowiązany jest odszkodowanie to zwrócić przewoźnikowi. Zachowuje się przy tym prawo wniesienia reklamacji do przewoźnika o wypłacenie kary umownej za przekroczenie terminu dostawy towaru, a także o odszkodowanie za zaginięcie, ubytek masy, uszkodzenie (zepsucie) towaru lub obniżenie jego jakości.
Art. 29. Protokół handlowy	1.	Przewoźnik sporządza protokół handlowy, jeżeli w trakcie przewozu lub wydania towaru stwierdzi:

		(…) 3) uszkodzenie (zepsucie) towaru.
Art. 39. Zakres odpowiedzialności przewoźnika	1.	Zakres odpowiedzialności przewoźnika nie może przekraczać wysokości odszkodowania podlegającego wypłacie przez przewoźnika za zaginięcie towaru.
	2.	Przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności za zaginięcie, częściowy brak, uszkodzenie (zepsucie) towaru przyjętego do przewozu, jeżeli nastąpiły one: 1) wskutek okoliczności, którym przewoźnik nie mógł zapobiec i których usunięcie nie było od niego zależne; 2) wskutek niewłaściwej jakości towaru, opakowania lub wskutek szczególnych naturalnych i fizycznych właściwości towaru i opakowania, które wywołały jego uszkodzenie (zepsucie); 3) z winy nadawcy lub odbiorcy lub w wyniku ich zleceń, skutkiem których nie można obciążać winą przewoźnika; 4) z przyczyn związanych z załadunkiem lub wyładunkiem towaru, jeżeli załadunek lub wyładunek były wykonywane przez nadawcę lub odbiorcę; 5) wskutek braku opakowania towaru niezbędnego do jego przewozu;

		6) wskutek tego, że nadawca nadał do przewozu przedmioty pod nieprawidłową, niedokładną lub niepełną nazwą albo bez dotrzymania warunków niniejszej Umowy; 7) wskutek tego, że nadawca załadował towar do wagonu lub kontenera, nienadającego się do przewozu danego towaru; 8) wskutek dokonania przez nadawcę nieprawidłowego wyboru sposobu przewozu towaru łatwo psującego się lub rodzaju wagonu (kontenera); 9) wskutek niezałatwienia lub nienależytego załatwienia przez nadawcę, odbiorcę formalności celnych lub innych formalności administracyjnych; 10) wskutek sprawdzenia, zatrzymania, konfiskaty towaru przez organy państwowe z przyczyn niezależnych od przewoźnika.
Art. 42. Wysokość odszkodowania w razie zaginięcia lub częściowego braku towaru	1.	W przypadkach, gdy postanowienia niniejszej Umowy zobowiązują przewoźnika do wypłaty nadawcy lub odbiorcy odszkodowania za zaginięcie lub częściowy brak towaru, wysokość odszkodowania określa się **na podstawie wartości towaru**. W razie zaginięcia, częściowego braku towaru przewożonego

		z zadeklarowaną wartością, przewoźnik zwraca nadawcy lub odbiorcy **kwotę zadeklarowanej wartości** lub część deklarowanej wartości odpowiadającą utraconej części towaru.
	2.	Poza odszkodowaniem przewidzianym w § 1 niniejszego artykułu **zwrotowi podlegają należności przewozowe**, inne koszty nadawcy (odbiorcy) otrzymane przez przewoźnika za przewóz utraconego towaru lub jego części, jeśli nie były one włączone do wartości towaru.
Art. 43. Ograniczenie odpowiedzialności w razie ubytku masy towaru	1.	W odniesieniu do towarów, które wskutek swoich właściwości naturalnych narażone są na ubytek masy podczas przewozu, przewoźnik niezależnie od odległości przebytej przez towar ponosi odpowiedzialność wyłącznie za tę część ubytku, która przekracza poniższe normy procentowe: 1) **dwa procent masy** dla towarów ciekłych lub nadanych w stanie surowym (**wilgotnym**); 2) **jeden procent masy** dla towarów w stanie **suchym**. W odniesieniu do przewozu towarów luzem, sypkich lub płynnych, **przeładowywanych** podczas przewozu, wymienione **normy podwyższa się o 0,3% za każdy przeładunek**.

	2.	W odniesieniu do towarów, które wskutek swoich naturalnych właściwości **nie są narażone na ubytek** masy podczas przewozu, przewoźnik niezależnie od odległości przebytej przez towar ponosi odpowiedzialność wyłącznie za tę część ubytku, która **przekracza 0,2 procent masy towaru**.
Art. 44. Wysokość odszkodowania za uszkodzenie (zepsucie) towaru	1.	Jeżeli postanowienia niniejszej Umowy zobowiązują przewoźnika do wypłaty nadawcy lub odbiorcy odszkodowania za uszkodzenie (zepsucie) towaru, wysokość odszkodowania winna odpowiadać **kwocie, o którą obniżyła się wartość** towaru.
	2.	W razie uszkodzenia (zepsucia) towaru przewożonego z zadeklarowaną wartością, przewoźnik wypłaca odszkodowanie w wysokości części zadeklarowanej wartości, odpowiadającej procentowemu obniżeniu wartości towaru wskutek jego uszkodzenia (zepsucia).
Art. 45. Wysokość odszkodowania za przekroczenie terminu dostawy towaru	1.	Jeżeli przewoźnik nie dochował terminu dostawy towaru, (…) to wypłaca on odszkodowanie za przekroczenie terminu dostawy w formie kary umownej.
	2.	Wysokość kary umownej za przekroczenie terminu dostawy towaru określa się na podstawie

		przewoźnego tego przewoźnika, który dopuścił się przekroczenia terminu dostawy, i wielkości (długości) przekroczenia terminu, obliczanej jako stosunek przekroczenia terminu dostawy (w dobach) do ogólnego terminu dostawy, a mianowicie: – **6% przewoźnego** przy przekroczeniu terminu dostawy **o nie więcej niż jedną dziesiątą** łącznego terminu dostawy; – **18% przewoźnego** przy przekroczeniu terminu dostawy **o ponad jedną dziesiątą, ale nie więcej niż trzy dziesiąte** łącznego terminu dostawy; – **30% przewoźnego** przy przekroczeniu terminu dostawy **o ponad trzy dziesiąte** łącznego terminu dostawy.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (Umowa SMGS) – wersja 2015.

Zwolnienia przewoźnika od odpowiedzialności

Zwolnienia są w zasadzie podobne do tych, które występują w Konwencji COTIF/CIM, niemniej niektóre z nich zostały tutaj przedstawione w odmienny sposób.

Generalnie, przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności za zaginięcie, częściowy brak, uszkodzenie (zepsucie) towaru przyjętego do przewozu, jeżeli nastąpiły one wskutek okoliczności, którym przewoźnik nie mógł zapobiec i których usunięcie nie było od niego zależne. W tym zakresie można klasyfikować zjawisko siły

wyższej. Dokładnie zostało ono omówione w rozdziale poświęconym ubezpieczeniom.

Przewoźnik jest ponadto zwolniony od odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, częściowy brak, uszkodzenie (zepsucie) towaru nastąpiło w wyniku:

- problemów związanych z towarem i jego opakowaniem, jak niewłaściwej jakości towaru, opakowania lub wskutek szczególnych naturalnych i fizycznych właściwości towaru i opakowania, które wywołały jego uszkodzenie (zepsucie), a także wskutek braku opakowania towaru niezbędnego do jego przewozu;
- problemów związanych z załadunkiem i pojemnikiem transportowym, jak z przyczyn związanych z załadunkiem lub wyładunkiem towaru, jeżeli załadunek lub wyładunek były wykonywane przez nadawcę lub odbiorcę oraz wskutek tego, że nadawca załadował towar do wagonu lub kontenera nienadającego się do przewozu danego towaru, a także wskutek dokonania przez nadawcę nieprawidłowego wyboru sposobu przewozu towaru łatwo psującego się lub rodzaju wagonu (kontenera);
- problemów związanych z dokumentami i formalnościami, jak wskutek sprawdzenia, zatrzymania, konfiskaty towaru przez organy państwowe z przyczyn niezależnych od przewoźnika czy wskutek niezałatwienia lub nienależytego załatwienia przez nadawcę, odbiorcę formalności celnych lub innych formalności administracyjnych, a także wskutek tego, że nadawca nadał do przewozu przedmioty pod nieprawidłową, niedokładną lub niepełną nazwą albo bez dotrzymania warunków umowy;
- problemów związanych z działaniem nadawcy lub odbiorcy, wywołanych ich winą lub w wyniku ich zleceń, skutkiem których nie można obciążać winą przewoźnika.

Ciężar dowodu, że zaginięcie, częściowy brak, uszkodzenie (zepsucie) towaru nastąpiły wskutek okoliczności wymienionych

powyżej, spoczywa na przewoźniku.

Limity odpowiedzialności przewoźnika

W przypadkach, gdy postanowienia umowy zobowiązują przewoźnika do wypłaty nadawcy lub odbiorcy odszkodowania za zaginięcie lub częściowy brak towaru, wysokość odszkodowania określa się **na podstawie wartości towaru**.

Jeżeli postanowienia Konwencji zobowiązują przewoźnika do wypłaty nadawcy lub odbiorcy odszkodowania za uszkodzenie (zepsucie) towaru, wysokość odszkodowania winna odpowiadać **kwocie, o którą obniżyła się wartość** towaru.

W razie zaginięcia, częściowego braku towaru przewożonego z zadeklarowaną wartością, przewoźnik zwraca nadawcy lub odbiorcy **kwotę zadeklarowanej wartości** lub część deklarowanej wartości odpowiadającą utraconej części towaru.

Jeżeli przewoźnik nie dochował terminu dostawy towaru, to wypłaca on odszkodowanie za przekroczenie terminu dostawy w formie kary umownej.

Kara umowna za opóźnienie dostawy

Wysokość kary umownej z tego tytułu zależy od długości przekroczenia terminu, obliczanej jako stosunek przekroczenia terminu dostawy (w dobach) do ogólnego terminu dostawy. Wynosi ona 6% przewoźnego przy przekroczeniu terminu dostawy o nie więcej niż jedną dziesiątą łącznego terminu dostawy, 18% przewoźnego przy przekroczeniu terminu dostawy o ponad jedną dziesiątą, ale nie więcej niż trzy dziesiąte łącznego terminu dostawy, 30% przewoźnego przy przekroczeniu terminu dostawy o ponad trzy dziesiąte łącznego terminu dostawy.

Terminy zgłaszania i rozpoznawania reklamacji

Prawo do składania reklamacji i wytoczenia powództwa powstaje:

- z tytułu odszkodowania za częściowy brak, uszkodzenie (zepsucie) towaru, a także z tytułu przekroczenia terminu dostawy – od dnia wydania towaru odbiorcy;
- z tytułu odszkodowania za zaginięcie towaru – po upływie 30 dni od upływu terminu dostawy;
- z tytułu zwrotu nadpłat należności przewozowych – od dnia opłacenia należności przewozowych;
- dla pozostałych roszczeń – od dnia wystąpienia okoliczności służących za podstawę do ich zgłoszenia.

Na podstawie postanowień konwencji wnosi się powództwa przeciwko przewoźnikowi z tytułu przekroczeniu terminu dostawy – w ciągu 2 miesięcy; z pozostałych tytułów – w ciągu 9 miesięcy. Terminy te liczy się od chwili powstania prawa do wystąpienia z powództwem. Do terminu przedawnienia nie wlicza się dnia, w którym termin ten się rozpoczyna. Niedotrzymanie terminów przedawnienia stanowi podstawę odrzucenia roszczeń.

Przewoźnik jest zobowiązany w terminie 180 dni od dnia otrzymania reklamacji rozpatrzyć ją, udzielić odpowiedzi składającemu reklamację, a w przypadku całkowitego lub częściowego uznania reklamacji – wypłacić składającemu reklamację należną mu kwotę.

Zasady zgłaszania i załatwiania reklamacji na podstawie Konwencji SMGS są zatem odmienne od tych, które występują w Konwencji COTIF/CIM. Pojawiające się tutaj terminy są stosunkowo długie, a ponadto odszkodowanie z tytułu opóźnienia dostawy zostało tu zastąpione systemem naliczania kar umownych.

14.4.
Reklamacje morskie według Konwencji RHV

Reklamacje w transporcie morskim składane są obecnie na podstawie **Konwencji międzynarodowej o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisanej w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r.**[3]

Konwencja ta, nazywana też Regułami Haskimi, zmieniona została Protokołami Visbijskimi z 1968 r. i 1979 r. i nosi nazwę roboczą – Reguły Hasko-Visbijskie, w skrócie – RHV. Wszystkie te nazwy mogą występować w dokumentach reklamacyjnych, ale odnoszą się do tej samej konwencji.

Dochodzenie i załatwianie reklamacji według Konwencji RHV (Reguł Hasko-Visbijskich)

Zgodnie z Konwencją RHV nie dopuszcza się szerszego zakresu zwolnień przewoźnika morskiego od odpowiedzialności za stratę lub uszkodzenie towarów, niż ustalone w konwencji, jeżeli wynikają one z niedbalstwa, winy lub uchybień przewoźnika.

Tabela 14.5.
Wybrane postanowienia Konwencji RHV (Reguł Hasko-Visbijskich) w zakresie dochodzenia i załatwiania reklamacji

KONWENCJA RHV		
Artykuł	**Ustęp**	**Brzmienie**
Art. 3	8.	Każda klauzula, ugoda lub układ w umowie o przewóz, zwalniający przewoźnika lub statek od odpowiedzialności za stratę lub uszkodzenie dotyczące towarów, a wynikające z niedbalstwa, winy lub uchybienia zobowiązaniom lub obowiązkom wymienionym w tym artykule, lub zmniejszające tę odpowiedzialność inaczej niż przewiduje niniejsza Konwencja, będzie nieważny, niebyły i bez skutku.
Art. 4	2.	Ani przewoźnik, ani statek, nie będą odpowiedzialni za stratę lub szkodę wynikającą lub pochodzącą:

		a) z czynów, niedbalstwa lub wady kapitana, marynarza, pilota lub nadzorców przewoźnika w żegludze lub w administracji statku; b) z pożaru, o ile nie został spowodowany przez czyn lub z winy przewoźnika; c) z ryzyka, niebezpieczeństw lub wypadków na morzu lub na innych wodach żeglownych; d) z siły wyższej; e) z działań wojennych; f) z działania wrogów społeczeństwa; g) z postanowienia lub przymusu ze strony panującego, władz, bądź ludu, lub też z zajęcia sądowego; h) z ograniczenia wynikłego z kwarantanny; i) z czynu lub przeoczenia załadowcy lub właściciela towarów, jego agenta lub przedstawiciela; j) ze strajków lub lokautów albo zastojów lub przeszkód w pracy, częściowych lub całkowitych, z jakiejkolwiek bądź przyczyny; k) z rozruchów lub zaburzeń cywilnych; l) z ratowania lub usiłowania ratowania życia lub mienia na morzu; m) ze straty mechanicznej na objętości lub wadze, lub z każdej innej straty lub szkody, wynikłej z wady ukrytej, natury specjalnej lub wady towarowi właściwej; n) z niedostatecznego opakowania; o) z niedostateczności lub niedokładności znaków; p) z wad ukrytych, uchodzących uwagi przy należytej staranności; q) z każdej innej przyczyny niepochodzącej z działania lub wady przewoźnika, albo z działania lub wady agentów, lub nadzorców przewoźnika;
	5. a)	Jeżeli rodzaj i wartość towarów nie zostały zadeklarowane przez załadowcę przed

		załadowaniem i zamieszczone w konosamencie, to ani przewoźnik, ani statek nie są lub nie staną się z żadnym wypadku odpowiedzialni za jakiekolwiek straty lub uszkodzenia dotyczące towarów lub z nimi związane ponad kwotę stanowiącą **równowartość 666,67 jednostek rozliczeniowych za opakowanie lub jednostkę albo 2 jednostek rozliczeniowych za kilogram wagi brutto** towarów straconych lub uszkodzonych, w zależności od tego, co będzie wyższe.
	5. b)	Ogólną kwotę należnego odszkodowania oblicza się, przyjmując wartość towarów **w miejscu i w czasie, w którym zostały lub powinny były zostać wyładowane** ze statku. Wartość towarów określa się według kursu giełdowego, a w braku takiego kursu – według **bieżącej ceny rynkowej** albo jeżeli brak ich obu – według stosowanej wartości towarów takiego samego rodzaju i jakości.
	5. c)	Jeżeli kontener, paleta lub jakiekolwiek inne podobne urządzenie przewozowe jest używane do łącznego przewozu towarów, to **każde z opakowań lub jednostek wymienionych w konosamencie** jako załadowane do takiego urządzenia przewozowego będzie uważane za jedno opakowanie lub jednostkę w rozumieniu postanowień niniejszego ustępu. Poza powyższym przypadkiem takie **urządzenie przewozowe uważa się za opakowanie** lub jednostkę.
	5. d)	**Jednostkę rozliczeniową** wymienioną w niniejszym artykule stanowi **specjalne prawo ciągnienia**, według definicji Międzynarodowego Funduszu Walutowego. Kwoty wskazane pod literą a) niniejszego ustępu będą przeliczane na walutę

		krajową według kursu tej waluty w dniu określonym przez prawo sądu, który spór rozpoznaje.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Konwencji międzynarodowej o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisanej w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r., Dz. U. z 1937 r., nr 33, poz. 258, zmienionej Protokołami z 1968 i 1979 (Reguły Hasko-Visbijskie– RHV).

Zwolnienia przewoźnika od odpowiedzialności

Przewoźnik morski nie ponosi odpowiedzialności za stratę lub szkodę wynikającą lub pochodzącą z kilku grup przyczyn.

Wśród przyczyn związanych z szeroko rozumianym pojęciem działań niezależnych, których nie można było uniknąć ani im zapobiec, należy wskazać te, które wynikają z:

- siły wyższej;
- strajków lub lokautów albo zastojów lub przeszkód w pracy, częściowych lub całkowitych, z jakiejkolwiek bądź przyczyny;
- rozruchów lub zaburzeń cywilnych;
- pożaru, o ile nie został spowodowany przez czyn lub z winy przewoźnika;
- działań wojennych;
- działania wrogów społeczeństwa;
- ograniczenia wynikłego z kwarantanny;
- postanowienia lub przymusu ze strony panującego, władz, bądź ludu, lub też z zajęcia sądowego.

Przyczyny, które związane są z podróżą morzem, wynikają z:

- ryzyka, niebezpieczeństw lub wypadków na morzu lub na innych wodach żeglownych;
- ratowania lub usiłowania ratowania życia lub mienia na morzu;

- czynów, niedbalstwa lub wady kapitana, marynarza, pilota lub nadzorców przewoźnika w żegludze lub w administracji statku.

Do grupy przyczyn związanych z działaniem załadowcy lub właściciela towaru można zaliczyć te, które wynikają z:

- czynu lub przeoczenia załadowcy lub właściciela (ew. producenta) towarów, jego agenta lub przedstawiciela;
- niedostatecznego opakowania;
- wad ukrytych, uchodzących uwagi przy należytej staranności;
- niedostateczności lub niedokładności znaków;
- straty mechanicznej na objętości lub wadze, lub z każdej innej straty lub szkody, wynikłej z wady ukrytej, natury specjalnej lub wady towarowi właściwej.

Na koniec pojawia się zwolnienie generalne, umożliwiające przewoźnikowi powołanie się na każdą inną przyczynę niepochodzącą z działania lub wady przewoźnika albo z działania lub wady agentów lub nadzorców przewoźnika.

Limit odpowiedzialności przewoźnika

Limit odpowiedzialności przewoźnika morskiego został w Konwencji RHV ustalony na poziomie równowartość **666,67 jednostek rozliczeniowych za opakowanie (SDR) lub jednostkę albo 2 jednostek rozliczeniowych za kilogram wagi brutto (SDR)** towarów straconych lub uszkodzonych, w zależności od tego, co będzie wyższe. SDR to waluta służąca jedynie do rozliczeń międzynarodowych, której kurs publikowany jest w tabeli kursów.

Limit ten może zostać zniesiony poprzez zadeklarowanie przez załadowcę wartości towarów przed załadowaniem i zamieszczeniem odpowiedniego zapisu wraz z wartością w konosamencie.

Przyjmując przykładowo kurs SDR w wysokości 1 SDR = 4,54 PLN (jest on zmienny i należy zastosować kurs z tabeli kursów,

publikowanej codziennie), odpowiedzialność ta wynosi odpowiednio ok. 3027 PLN za opakowanie lub ok. 9 PLN za kilogram wagi brutto.

Jeżeli w konosamencie wymieniono opakowanie lub jednostkę towaru, to będą one podstawą wypłaty odszkodowania, z zastosowaniem wyżej wymienionego limitu. Jeżeli konosament takich informacji nie zawiera, to za opakowanie czy jednostkę będzie uważane urządzenie przewozowe, na przykład kontener.

Terminy zgłaszania reklamacji

W sytuacji, gdy szkoda w towarze jest widoczna gołym okiem, powinna być zgłoszona armatorowi lub jego agentowi w momencie odbioru towaru.

Jeżeli straty lub uszkodzenia nie są widoczne, zawiadomienie powinno być dane w 3 dni od wydania. Jest to szczególnie krótki termin, bo w innych gałęziach transportu wynosi on 7 dni.

14.5.
Planowane procedury morskie w Regułach Rotterdamskich

Po ratyfikowaniu przez Polskę tzw. Reguł Rotterdamskich zastąpią one RHV w zakresie procedur reklamacyjnych przy przewozach liniowych. Przy przewozach czarterowych (całostatkowych) zastosowanie będą miały nadal RHV.

Konwencja, nazywana roboczo Regułami Rotterdamskimi, to **Konwencja Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego przewozu towarów, w całości lub częściowo, droga morską**[4] (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – Rotterdam Rules 2009).

Polska podpisała tę konwencję w dniu 23 września 2009 r., niemniej do tej pory jej nie ratyfikowała.

Przewoźnik odpowiada za stratę lub uszkodzenie towarów, jak również za zwłokę w dostawie, jeżeli zgłaszający roszczenie wykaże, że strata, uszkodzenie bądź zwłoka czy zdarzenie lub okoliczność, która wywołała lub przyczyniła się do tego, wystąpiła w okresie odpowiedzialności przewoźnika.

Tabela 14.6.
Wybrane postanowienia Konwencji – Reguł Rotterdamskich w zakresie dochodzenia i załatwiania reklamacji

KONWENCJA REGUŁY ROTTERDAMSKIE		
Artykuł	**Ustęp**	**Brzmienie**
Art. 59. Granice odpowiedzialności	1.	(…) odpowiedzialność przewoźnika z tytułu naruszeń swych zobowiązań w ramach niniejszej Konwencji jest ograniczona **do 875 jednostek obliczeniowych za opakowanie lub inną jednostkę przewozową** lub **do 3 jednostek obliczeniowych na kilogram ciężaru brutto towarów**, które są przedmiotem roszczenia lub sporu zależnie od tego, która kwota jest wyższa, za wyjątkiem sytuacji, gdy wartość towarów została zadeklarowana przez załadowcę i zawarta w szczegółach umowy, lub gdy pomiędzy przewoźnikiem a załadowcą uzgodniono wyższą kwotę aniżeli kwota ograniczenia odpowiedzialności podana w niniejszym artykule.
	2.	Gdy towary są przewożone w lub na kontenerze, palecie lub podobnym

		artykule transportowym stosowanym do konsolidowania towarów, w lub na pojeździe, **opakowania lub jednostki przewozowe wymienione w szczegółach umowy** jako pakowane w lub na takim artykule transportowym bądź pojeździe **uznaje się za opakowania lub jednostki przewozowe.** Jeżeli nie są tak wymienione, to **towary w lub na takim artykule transportowym bądź pojeździe uznaje się za jedną jednostkę przewozową.**
	3.	Jednostka obliczeniowa przywołana w niniejszym artykule stanowi **specjalne prawo ciągnienia** wg definicji Międzynarodowego Funduszu Walutowego.
Art. 60. Granice odpowiedzialności za stratę spowodowaną zwłoką		(…) odpowiedzialność za stratę ekonomiczną z powodu zwłoki jest ograniczona do wysokości odpowiadającej **dwu i półkrotnemu frachtowi płatnemu od opóźnionych towarów**.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Konwencji Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego przewozu towarów, w całości lub częściowo, droga morską.

Zwolnienia przewoźnika od odpowiedzialności

Przewoźnik zostaje również zwolniony z całej swej odpowiedzialności lub jej części, jeżeli wykaże, że jedno lub więcej z poniższych

zdarzeń spowodowało stratę, uszkodzenie lub zwłokę bądź się doń przyczyniło:

- siła wyższa;
- ryzyka, niebezpieczeństwa lub wypadki na morzu lub pozostałych wodach żeglownych;
- wojna, działania wojenne, konflikt zbrojny, piractwo, terroryzm, zamieszki i niepokoje społeczne;
- restrykcje z tytułu kwarantanny; ingerencja rządowa lub utrudnienia stwarzane przez rządy, władze publiczne, władców lub ludzi, łącznie z zatrzymaniem, zajęciem lub pojmaniem niedającym się przypisać przewoźnikowi;
- strajk, lokaut, zatrzymania lub ograniczenia w świadczeniu pracy;
- pożar na statku;
- wady ukryte niedające się wykryć mimo zachowania należytej staranności;
- działanie lub zaniechanie załadowcy, załadowcy dokumentowego, kontrolera lub dowolnej innej osoby, za której działania odpowiedzialność spoczywa na załadowcy;
- załadunek, obsługa, rozmieszczenie lub rozładunek towarów, chyba że przewoźnik lub wykonawca wykonuje taką czynność w imieniu załadowcy lub odbiorcy;
- ubytek masy lub wagi bądź dowolna inna strata czy szkoda wynikająca z naturalnego defektu, cechy lub wady towarów;
- niewłaściwy lub wadliwy stan opakowania lub oznakowania niewykonanego przez przewoźnika lub w jego imieniu;
- ratowanie lub próba ratowania życia na morzu;
- uzasadnione działania w celu ratowania lub próby ratowania mienia na morzu;
- uzasadnione działania w celu uniknięcia lub próby uniknięcia szkody w środowisku naturalnym.

Powyższe zwolnienia różnią się w pewnym stopniu od zwolnień na bazie aktualnie obowiązującej konwencji. Przewidziano tu m.in. jako podstawę zwolnienia – możliwość szkody w środowisku naturalnym.

Limit odpowiedzialności

Odpowiedzialność przewoźnika podlega ograniczeniu do limitu **875 jednostek rozrachunkowych za jednostkę towaru lub 3 jednostek rozrachunkowych za kilogram wagi brutto**, w zależności od tego, która kwota jest wyższa. Nie dotyczy to przypadków, gdy przesyłka została zadeklarowana jako wartościowa z ustaleniem jej wartości.

Jednostka rozrachunkowa to SDR (*Special Drawing Right*), zdefiniowana przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy. Kwoty te w przeliczeniu na polskie złote po przykładowym kursie (1 SDR = 4,5410 PLN) wynoszą odpowiednio ok. 3973 PLN za jednostkę towaru i 13,62 PLN za kilogram wagi brutto.

W nowej konwencji pojawia się granica odpowiedzialności za stratę spowodowaną zwłoką i jest ona równa **dwu i półkrotnemu frachtowi** płatnemu od opóźnionych towarów.

Awaria wspólna

Przewoźnik lub wykonawca może poświęcić towary na morzu, gdy ofiara taka jest dokonana w sposób uzasadniony, dla wspólnego bezpieczeństwa lub w celu ochrony przed niebezpieczeństwem życia ludzkiego lub innego mienia występującego we wspólnej podróży. Tego typu działanie nazywane jest awarią wspólną i w jej kosztach uczestniczą wszyscy właściciele towarów przewożonych przez statek.

Terminy zgłaszania reklamacji

W braku przeciwnego dowodu, domniemywa się, że przewoźnik dostarczył towar zgodny z opisem zawartym w szczegółach umowy, chyba że przed lub w terminie dostawy, a gdy utrata lub uszkodzenie nie są widoczne w ciągu **7 dni** roboczych w miejscu dostawy po dostarczeniu towaru, przewoźnik lub wykonawca otrzyma zawiadomienie o uszkodzeniu lub utracie towarów, określające ogólny charakter utraty lub uszkodzenia.

Konwencja ta rozszerza termin zgłaszania szkody niewidocznej przy odbiorze, z obecnie obowiązujących 3 dni do 7 dni roboczych.

Należy pamiętać, że na dzień wydania książki Reguły Rotterdamskie nie obowiązują, w związku z brakiem ratyfikacji, a więc zostały przytoczone jako przykład nadchodzących zmian w zakresie odpowiedzialności przewoźnika morskiego.

14.6.
Reklamacje w transporcie lotniczym

Reklamacje w transporcie morskim składane są obecnie na podstawie Konwencji o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r.[5] Konwencja ta w dokumentach reklamacyjnych może nosić roboczą nazwę Konwencji Montrealskiej. Zastąpiła ona w tym zakresie tzw. Konwencję Warszawską.

Zgodnie z Konwencją przewoźnik lotniczy ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w razie zniszczenia, zaginięcia lub uszkodzenia towaru, jeżeli tylko wydarzenie, które spowodowało taką szkodę, miało miejsce w czasie przewozu lotniczego.

Tabela 14.7.
Wybrane postanowienia Konwencji Montrealskiej w zakresie dochodzenia i załatwiania reklamacji

KONWENCJA MONTREALSKA

Artykuł	Ustęp	Brzmienie
Art. 18. Szkody dotyczące towaru	1.	Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w razie **zniszczenia, zaginięcia lub uszkodzenia towaru**, jeżeli tylko wydarzenie, które spowodowało taką szkodę, miało miejsce w czasie przewozu lotniczego.
Art. 22. Ograniczenia odpowiedzialności dotyczącej opóźnień, bagażu i towaru	3.	Przy przewozie towarów odpowiedzialność przewoźnika w razie zniszczenia, zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia jest ograniczona do kwoty **17 specjalnych praw ciągnienia za kilogram** z wyjątkiem przypadku, gdy nadawca w czasie oddawania towaru przewoźnikowi złożył specjalną deklarację interesu w dostawie i uiścił dodatkową opłatę, jeżeli jest ona wymagana. W takim przypadku przewoźnik obowiązany jest zapłacić kwotę nieprzewyższającą kwoty zadeklarowanej, chyba że udowodnił, że ta ostatnia przewyższa rzeczywisty interes nadawcy w dostawie.
Art. 26. Nieważność postanowień umownych		Jakiekolwiek **postanowienie umowne** zmierzające do uwolnienia przewoźnika od odpowiedzialności lub do ustalenia ograniczeń odpowiedzialności niższych od przewidzianych w niniejszej konwencji **uważa się za nieistniejące i niemające skutków prawnych**, jednak nieważność takiego postanowienia nie powoduje nieważności całej umowy, która nadal

		podlega postanowieniom niniejszej konwencji.
Art. 31. Terminy na zgłoszenie szkody		2. Osoba uprawniona do odbioru powinna **w razie uszkodzenia zgłosić przewoźnikowi zastrzeżenie natychmiast** po jego wykryciu i nie później niż w ciągu siedmiu dni od dnia odbioru w przypadku zarejestrowanego bagażu i **czternastu dni od dnia odbioru w przypadku towarów.** W razie **opóźnienia** zastrzeżenie należy zgłosić nie później niż **w ciągu dwudziestu jeden dni** od dnia, w którym bagaż lub **towar został oddany** do dyspozycji tej osoby.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Konwencji o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r., Dz. U. z 2007 r., nr 37, poz. 235.

Zwolnienia przewoźnika od odpowiedzialności

Przy przewozie towarów odpowiedzialność przewoźnika w razie zniszczenia, zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia jest ograniczona do kwoty **17 specjalnych praw ciągnienia za kilogram**. Specjalne prawa ciągnienia to inaczej SDR, których kurs jest publikowany w tabeli kursów. Przyjmując przykładowy kurs w wysokości 1 SDR = 4,54 PLN, daje to kwotę ok. 77 PLN. Wyjątkiem od takiego limitu odpowiedzialności jest tu przypadek, gdy nadawca w czasie oddawania towaru przewoźnikowi złożył specjalną deklarację interesu w dostawie i uiścił dodatkową opłatę, jeżeli jest ona wymagana. W takim przypadku przewoźnik obowiązany jest zapłacić kwotę nieprzewyższającą kwoty zadeklarowanej, chyba że udowodnił, że ta ostatnia przewyższa rzeczywisty interes nadawcy w dostawie.

Nieważność postanowień umownych

Jakiekolwiek postanowienie umowne zmierzające do uwolnienia przewoźnika od odpowiedzialności lub do ustalenia ograniczeń odpowiedzialności niższych od przewidzianych w Konwencji uważa się za nieistniejące i niemające skutków prawnych, jednak nieważność takiego postanowienia nie powoduje nieważności całej umowy, która nadal podlega postanowieniom Konwencji.

Terminy na zgłoszenie szkody

Osoba uprawniona do odbioru powinna w razie uszkodzenia zgłosić przewoźnikowi **zastrzeżenie natychmiast** po jego wykryciu i nie później niż w ciągu **14 dni** od dnia odbioru towarów.

W razie opóźnienia zastrzeżenie należy zgłosić nie później niż w ciągu **21 dni** od dnia, w którym bagaż lub towar został oddany do dyspozycji tej osoby.

Zakończenie

W kontekście rozważań zawartych w książce pojawia się pytanie – jak będzie przebiegał dalszy rozwój usług branży transportowo-spedycyjno-logistycznej (TSL)? W raportach Unii Europejskiej czy OECD, dotyczących tego zagadnienia, w których formułuje się horyzonty czasowe sięgające roku 2030 czy 2050, zauważalna jest koncentracja na rozwoju infrastruktury transportowej czy transportowo-logistycznej. Jest rzeczą oczywistą, że wraz z postępem technicznym będą się rozwijały zarówno środki transportu, jak i szeroko rozumiana infrastruktura obejmująca nie tylko centra logistyczne, porty i magazyny, ale także oprzyrządowanie informatyczne, stałe i mobilne.

W ślad za rozwojem w tym kierunku powinny pójść nowe rozwiązania prawne i zwyczajowe, regulujące kwestie współpracy przedsiębiorstw produkcyjnych i handlowych z przewoźnikami, spedytorami, firmami logistycznymi, a także infrastrukturą bankową i celną. Rozwiązania takie muszą być globalne, bo tylko wtedy zaspokoją potrzeby globalnie działających przedsiębiorstw. Niestety, interesy różnych państw, w tym silne lobby przewoźników, znacznie opóźniają wdrażanie w życie przygotowanych rozwiązań.

Konwencje międzynarodowe, które regulują współpracę z przewoźnikami czy spedytorami spełniającymi funkcje przewoźników, są przestarzałe. Częściowo próbuje się je aktualizować za pomocą protokołów, niemniej ich ratyfikacja napotyka też duże trudności. Wystarczy wskazać czas oczekiwania w Polsce na ratyfikację bardzo ważnego Protokołu Genewskiego do Konwencji CMR, który wyniósł 32 lata. Sama Konwencja CMR ma już ponad 60 lat, a morska Konwencja RHV niedługo będzie obchodziła 100 lat! „Nowa” konwencja kolejowa COTOIF/CIM ma prawie 40 lat, a w zakresie przewozu towarów opiera się na postanowieniach dużo starszych (CIM). Najnowsza konwencja lotnicza również osiągnęła

już „pełnoletność”. Przygotowana na forum ONZ Konwencja o międzynarodowym multimodalnym transporcie towarów także zbliża się do 40 lat i do tej pory nie weszła w życie.

Szybki rozwój transportu multimodalnego, intermodalnego i kombinowanego (pojęcia te wyjaśniono w rozdziale 8 książki) nie jest co prawda przez przytoczone rozwiązania prawne wspierany, niemniej jest możliwy, bo nawet te „stare” konwencje pozwalają na przewóz towaru za jednym dokumentem przez różne gałęzie transportu. Rozwiązania dotyczące spedytora nie odnoszą się do operatorów transportu multimodalnego, niemniej zakres ich działalności można objąć terminem „spedytor”. Jeżeli spedytor jest określany terminem NVOCC (Non-Vessel Opearating Common Carrier), staje się armatorem, chociaż wirtualnym, i zastosowanie do jego działalności mają RHV, jak do przewoźnika morskiego.

Odrębna kwestia to ujednolicenie w skali globalnej dokumentów występujących w transporcie międzynarodowym. W sytuacji stopniowego przechodzenia na wyłącznie elektroniczne formy tych dokumentów, które wysyłane są do przewoźników, spedytorów oraz banków na całym świecie, nie można sobie pozwolić na brak spełnienia standardów w tym zakresie, bo odbiór takiego dokumentu przez podmiot, do którego został on wysłany, nie będzie możliwy. W tym obszarze intensywne prace prowadzą ICC, ISO, SWIFT oraz branżowe zrzeszenia przewoźników (IATA, IRU, UIC) i spedytorów (w tym FIATA). Poza nowymi rozwiązaniami dotyczącymi analizy dokumentów przez banki (BPO i URBPO) należy wskazać dokumenty spedycyjne FIATA czy e-AWB.

Wydaje się zatem, że pomimo wielu problemów z dostosowaniem infrastruktury organizacyjno-prawnej do efektów szybkiego rozwoju infrastruktury technicznej w zakresie transportu, spedycji i logistyki, szereg wyspecjalizowanych organizacji intensywnie pracuje nad unifikacją procedur i dokumentów związanych z tą sferą.

Koncepcja książki została pomyślana jako baza wiedzy na temat uwarunkowań prawno-zwyczajowych systemu transportowo-spedycyjno-logistycznego, który działa w przedsiębiorstwach lub jest

przez nie wykorzystywany. Znajomość tych zagadnień jest niezbędna przy zawieraniu umów z przewoźnikami czy spedytorami, negocjowaniu umów w zakresie gestii transportowej z partnerami handlowymi czy dochodzeniu reklamacji z tytułu uszkodzenia, ubytku, utraty towaru, a także niedotrzymania terminu dostawy.

Książka ta może być przydatna także dla przewoźników, a w szczególności dla spedytorów korzystających z różnych gałęzi transportu. Spedytorzy ci nie tylko zawierają umowy z przewoźnikami, reprezentując przy tym interes swoich zleceniodawców, ale także załatwiają zgłaszane przez nich reklamacje. Podmioty te również dochodzą reklamacji wobec przewoźników, uzasadniając je postanowieniami właściwych aktów.

Wydaje się, że zaletą książki może być skupienie w niej rozwiązań opracowanych dla głównych gałęzi transportu oraz spedytorów, co daje całościowe spojrzenie na cały system uwarunkowań. Mając na uwadze jej objętość, skoncentrowano się na analizie najistotniejszych elementów takiego systemu, pozostałe jedynie sygnalizując. Zrezygnowano także z omówienia żeglugi śródlądowej, ze względu na jej marginalne wykorzystanie w Polsce.

Trzeba przy tym zwrócić uwagę na możliwość zmiany niektórych postanowień, w tym procedur i dokumentów, po wydaniu książki. Z tego powodu przy podejmowaniu decyzji biznesowych zaleca się korzystanie z pełnych tekstów, opublikowanych w dziennikach urzędowych lub dostępnych, czasami odpłatnie, na stronach właściwych izb handlowych.

Autor ma nadzieję, że książka będzie pomocna w procesach zarządzania w sferze transportu przez przedsiębiorców czy zgłębianiu wiedzy w tej dziedzinie przez studentów. Stanowi ona trzecią i ostatnią część serii, nazwanej roboczo trylogią, na temat istotnych, pozafinansowych obszarów zarządzania współczesnym przedsiębiorstwem. Do tej pory ukazały się pozycje Eksport w przedsiębiorstwie. Wejście na rynek i realizacja transakcji eksportowej oraz Zakupy w przedsiębiorstwie. Negocjacje,

procedury i umowy z dostawcami, które wzajemnie się uzupełniają, polecamy je więc również uwadze Czytelników.

1.
Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa w sprawie ustalania stanu przesyłek oraz postępowania reklamacyjnego (wyciąg)

Źródło: opracowanie wg Rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 24 lutego 2006 r. w sprawie ustalania stanu przesyłek oraz postępowania reklamacyjnego, Dz. U. nr 38, poz. 266.

§ 1.

Rozporządzenie określa:

1) szczegółowy tryb i sposób ustalania stanu przesyłek;
2) warunki, jakim powinny odpowiadać reklamacje i wezwania do zapłaty z tytułu przewozu osób i przesyłek;
3) tryb postępowania reklamacyjnego.

§ 2.

1. Ustalenia stanu przesyłki dokonuje się protokolarnie w czasie przewozu lub po jego zakończeniu w celu określenia zakresu szkody, jeżeli nastąpiło naruszenie stanu przesyłki.
2. **Za naruszenie stanu przesyłki uważa się** każde obniżenie wartości przesyłki spowodowane nieprawidłowościami lub zaniedbaniami w okresie od przyjęcia jej do przewozu aż do jej wydania uprawnionemu.
3. Przewoźnik przystępuje niezwłocznie do sprawdzenia i ustalenia stanu przesyłki na wniosek uprawnionego, a także w przypadku, gdy:

1) spostrzeże ślady naruszenia przesyłki, pojemnika transportowego lub środka transportowego (plomb, zamknięć, ścian, podłogi lub dachu);
2) przypuszcza, że przesyłka doznała ubytku lub uszkodzenia.

4. O podjęciu czynności sprawdzania i ustalenia stanu przesyłki przewoźnik zawiadamia uprawnionego.
5. Uprawniony może brać udział w czynnościach sprawdzania i ustalania stanu przesyłki także w przypadku, gdy ustalenie stanu przesyłki nie następuje na jego wniosek. W takim przypadku uprawniony również podpisuje protokół ustalenia stanu przesyłki.

§ 3.

1. **Protokół ustalenia stanu przesyłki powinien zawierać** w szczególności informacje dotyczące:
   1) pierwotnego stanu przesyłki i wartości przesyłki wynikającej z zapisów w dokumencie przewozowym;
   2) rodzaju naruszeń stanu przesyłki, pojemnika transportowego lub środka transportowego;
   3) rozmiarów naruszenia, w tym ubytków ilości, masy lub objętości przesyłki;
   4) przypuszczalnego czasu i miejsca, w którym nastąpiło naruszenie stanu przesyłki;
   5) przypuszczalnych przyczyn naruszenia stanu przesyłki;
   6) innych okoliczności, w jakich nastąpiło naruszenie stanu przesyłki.
2. Jeżeli ustalenia stanu przesyłki dokonuje się po jej wydaniu, to w protokole odnotowuje się także okoliczności ujawnienia naruszenia stanu przesyłki.

§ 5.

1. **Reklamację składa się w formie pisemnej.**
2. **Reklamacja powinna zawierać:**
   1) datę sporządzenia reklamacji;
   2) imię i nazwisko (nazwę) i adres zamieszkania (siedzibę) przewoźnika;

3) imię i nazwisko (nazwę) i adres zamieszkania (siedzibę) osoby składającej reklamację;
4) tytuł oraz uzasadnienie reklamacji;
5) kwotę roszczenia (oddzielnie dla każdego dokumentu przewozowego);
6) wykaz załączonych dokumentów;
7) podpis osoby uprawnionej do wniesienia reklamacji.

3. **Do reklamacji powinny być dołączone**, odpowiednio do przedmiotu roszczenia, oryginały dokumentów dotyczących zawarcia umowy przewozu (w szczególności (…) list przewozowy, kwit bagażowy, dokumenty potwierdzające przyjęcie do przewozu rzeczy innych niż przesyłka) oraz potwierdzone kopie innych dokumentów związanych z rodzajem i wysokością roszczenia (…).
4. Reklamację składa się w dowolnym punkcie odprawy przewoźnika lub w jednostce organizacyjnej wskazanej przez przewoźnika jako właściwa do załatwiania reklamacji.
5. Przewoźnik jest obowiązany przyjąć każdą zgłoszoną reklamację spełniającą warunki, o których mowa w ust. 1–4.

§ 6.

1. **Odpowiedź na reklamację powinna być udzielona niezwłocznie, nie później niż w terminie 30 dni od dnia przyjęcia reklamacji przez przewoźnika.**
2. Jeżeli wniesiona reklamacja nie spełnia warunków, o których mowa w § 5 ust. 1–4, przewoźnik wzywa reklamującego, aby usunął braki w terminie 14 dni od dnia otrzymania wezwania, z pouczeniem, że nieuzupełnienie braków w tym terminie spowoduje pozostawienie reklamacji bez rozpoznania. Wówczas za datę wniesienia reklamacji przyjmuje się datę otrzymania przez przewoźnika uzupełnionej reklamacji.
3. **Odpowiedź na reklamację powinna zawierać**:
   1) imię i nazwisko (nazwę) i adres zamieszkania (siedzibę) przewoźnika;
   2) informację o uznaniu bądź nieuznaniu reklamacji;

3) uzasadnienie merytoryczne ze wskazaniem podstawy prawnej nieuznania reklamacji (w całości lub części);
4) w przypadku przyznania odszkodowania – uznaną kwotę odszkodowania oraz informację o terminie i sposobie jej wypłaty;
5) w przypadku zwrotu należności – określenie wysokości kwoty oraz informację o terminie i sposobie jej wypłaty;
6) pouczenie o prawie odwołania do właściwego miejscowo sądu;
7) podpis przewoźnika.
(…)

§ 10. Nieudzielenie przez przewoźnika odpowiedzi na reklamację w wymaganym terminie skutkuje uwzględnieniem reklamacji.

2.
Ogólne Polskie Warunki Spedycyjne 2010 – OPWS 2010 opracowane przez Polską Izbę Spedycji i Logistyki (wyciąg)

Źródło: opracowanie na podstawie zezwolenia PISiL wg http://pisil.pl/opws-2010/.

Przepisy ogólne

§ 2.

2.1. Ogólne Polskie Warunki Spedycyjne (zwane dalej OPWS) mają zastosowanie w stosunkach pomiędzy spedytorem a jego zleceniodawcą, a w przypadku spedytora zastępczego także pomiędzy nim a zleceniodawcą osoby, która udzieliła spedytorowi zastępczemu zlecenia – jeśli przynajmniej jedna ze stron jest członkiem Polskiej Izby Spedycji i Logistyki.

2.2. OPWS stosuje się także w każdym przypadku zaangażowania odpowiedzialności cywilnej spedytora, w tym również z tytułu czynów niedozwolonych w zakresie, w jakim nie sprzeciwia się to przepisom bezwzględnie obowiązującym.

§ 4.

4.1. **Spedytor może sam dokonać przewozu. W tym przypadku ma jednocześnie prawa i obowiązki przewoźnika.**

4.2. **Spedytor, zawierając umowę przewozu, jest przewoźnikiem umownym, jeśli nie korzysta z własnych środków transportu.**

§ 7.

7.1. Przez umowę spedycji spedytor zobowiązuje się za wynagrodzeniem, w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa, do wysłania lub odbioru przesyłki albo do dokonania innych usług związanych z jej przewozem.

7.2. **Umowę spedycji uważa się za zawartą z chwilą otrzymania przez spedytora zlecenia spedycyjnego**, jeżeli jego postanowienia, wraz z poprzedzającą wpływ zlecenia i wiążącą w chwili jego złożenia ofertą spedytora, przewidują wszystkie istotne postanowienia umowy spedycji. W innym przypadku do zawarcia umowy spedycji dochodzi z chwilą ustalenia pomiędzy stronami wszystkich istotnych warunków tej umowy.

7.3. **W przypadku braku zamiaru wykonania usługi spedytor winien bez zwłoki powiadomić o tym składającego zlecenie.**

Zlecenie spedycyjne

§ 8.

8.1. Spedytor wykonuje czynności na podstawie zlecenia.

8.2. **Zlecenie dla jego ważności nie wymaga formy pisemnej**, jednakże dla uniknięcia nieporozumień i nieprawidłowości w jego realizacji zaleca się, by wystawione zostało lub potwierdzone w formie pisemnej.

Wykonanie zlecenia

§ 9.

9.1. Spedytor jest zobowiązany wykonywać swoje czynności zgodnie z przyjętym zleceniem. W przypadku konieczności podjęcia działań nieobjętych zleceniem spedytor powinien kierować się dobrem towaru, zachowaniem należytej staranności i obowiązującymi przepisami prawa.

9.4. Odbierając przesyłkę, spedytor lub przez niego upoważniona osoba obowiązana jest sprawdzić, czy przesyłka dostarczona została w stanie nienaruszonym, bez braków lub uszkodzeń zewnętrznych i w zgodności z towarzyszącymi jej dokumentami (konosament, list przewozowy itp.).

9.5. Jeżeli przesyłka składana jest do magazynu należącego do osób trzecich, sprawdzenia stanu i zgodności z dokumentem przewozowym dokonuje podmiot prowadzący magazyn.

9.6. W razie stwierdzenia uszkodzenia lub braku w przesyłce, braku lub niezgodności plomb i innych zabezpieczeń, spedytor zabezpiecza prawa zleceniodawcy w stosunku do osób trzecich odpowiedzialnych za stwierdzone braki lub uszkodzenia, powiadamiając o tym zleceniodawcę.

9.7. **Poświadczenie odbioru przesyłki wydane przez spedytora stwarza domniemanie przyjęcia jej przez spedytora w takim stanie, jak to uwidoczniono w poświadczeniu.**

9.8. Wykonując zlecenie dotyczące wysłania przesyłki, spedytor obowiązany jest dotrzymać wyznaczonych warunkami kontraktu handlowego terminów (terminów ważności akredytywy handlowej itp.) określonych w zleceniu, chyba że z przyczyn niezależnych od spedytora było to niemożliwe. O powyższym spedytor powinien uprzedzić lub poinformować zleceniodawcę.

Ubezpieczenia

§ 10.

10.1. **Spedytor dokonuje ubezpieczenia „cargo” jedynie wówczas, gdy otrzyma wyraźne w tym względzie pisemne zlecenie.** Jeżeli nie uzgodniono inaczej na piśmie, spedytor nie ma obowiązku aranżowania oddzielnego ubezpieczenia dla każdej przesyłki. Podanie w zleceniu wartości towaru nie oznacza udzielenia spedytorowi zlecenia na zaaranżowanie ubezpieczenia „cargo”.

Odpowiedzialność spedytora

§ 19.

Odpowiedzialność spedytora jest uzależniona od zakresu zawartej umowy.

§ 20.

20.1. Spedytor ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą z niewykonania lub nienależytego wykonania czynności spedycyjnych wynikających z umowy spedycji, chyba że udowodni, iż nie mógł zapobiec szkodzie pomimo dołożenia należytej staranności.

20.2. **Spedytor jest odpowiedzialny za przewoźników i dalszych spedytorów, którymi posługuje się przy wykonaniu zlecenia, chyba że nie ponosi winy w ich wyborze.**

20.3. Spedytor zobowiązany jest do podjęcia wszelkich czynności mających na celu umożliwienie zleceniodawcy dochodzenia roszczeń od osób biorących udział w wykonaniu zlecenia, chociaż za ich działanie lub zaniechanie nie ponosi odpowiedzialności. Na podstawie odrębnej umowy spedytor może dochodzić tych roszczeń na ryzyko i koszt zleceniodawcy.

§ 21.

Działając jako operator transportu multimodalnego spedytor odpowiada zgodnie z warunkami dokumentu przewozowego odnoszącego się do tego rodzaju transportu.

Ograniczenia i wyłączenia odpowiedzialności spedytora

§ 22.

22.1. Spedytor nie ponosi odpowiedzialności za:

22.1.1. przesyłki wartościowe i towary niebezpieczne, jeśli nie zostały zadeklarowane i zaakceptowane przez spedytora w zawartej umowie;

22.1.2. szkodę spowodowaną opóźnieniem w dostawie przesyłki, chyba że zobowiązał się do dostarczenia jej w określonym terminie;

22.1.3. szkodę w postaci innej, niż szkoda rzeczywista;

22.1.4. ubytek wagi w towarach masowych, wynikający z ich właściwości, nie przekraczający granic określonych właściwymi dla danego towaru przepisami, a w przypadku braku takich przepisów – granic zwyczajowo przyjętych;

22.1.5. szkodę wynikającą z udziału lub zaniechania osób, z którymi spedytor nie pozostaje w stosunkach umownych.

§ 23.

23.1. **Wypłacone przez spedytora odszkodowanie, należne osobie uprawnionej z tytułu zawartej umowy spedycji, ograniczone jest do zwykłej wartości towaru, określonej w fakturze handlowej**, a w razie jej braku, określonej w kolejności na podstawie ceny giełdowej, rynkowej lub w oparciu o normalną wartość rzeczy tego samego rodzaju i jakości. W żadnym przypadku jednak wypłacone przez spedytora **odszkodowanie nie może przekroczyć kwoty 2 SDR za 1 kilogram wagi brutto przesyłki brakującej lub uszkodzonej, a łącznie kwoty 50 000 SDR za każde zdarzenie**, chyba że od osoby, za którą spedytor ponosi odpowiedzialność, uzyskane zostanie odszkodowanie w kwocie wyższej.

23.2. Odszkodowanie wypłacone przez spedytora zgodnie z punktem 23.1. nie może przewyższać odszkodowania

możliwego do uzyskania na podstawie przepisów prawa od osoby odpowiedzialnej za szkodę.

23.3. Aktualną wartość SDR ustala się na podstawie kursu, notowanego i publikowanego przez NBP w dacie powstania szkody.

Reklamacje

§ 24.

24.1**. Reklamacja zleceniodawcy złożona spedytorowi winna być wniesiona do spedytora na piśmie w ciągu 6 dni od daty, w której zleceniodawca dowiedział się lub powinien był się dowiedzieć o zaistniałej szkodzie. W terminie 14 dni od jej otrzymania spedytor zobowiązany jest do potwierdzenia otrzymania reklamacji i udzielenia wyjaśnień co do sposobu i terminu jej rozpatrzenia.**

24.2. Reklamacji powinny towarzyszyć dokumenty stwierdzające stan przesyłki oraz okoliczności powstania szkody/braków.

24.3. Procedura reklamacyjna związana z wykonywaniem przez spedytora funkcji przewoźnika umownego uregulowana jest odrębnymi przepisami.

Przedawnienie

§ 26.

26.1. **Roszczenia z umowy spedycji przedawniają się z upływem jednego roku.**

26.2. Przedawnienie zaczyna biec:

26.2.1. w przypadku roszczeń z tytułu uszkodzenia lub braków w przesyłce – od dnia jej dostarczenia;

26.2.2. w przypadku całkowitej utraty przesyłki lub dostarczenia jej z opóźnieniem – od dnia, w którym przesyłka miała być dostarczona;

26.2.3. we wszystkich innych przypadkach – od dnia wykonania zlecenia.

§ 29.

W braku odmiennej umowy stron, spory wynikające ze stosunków prawnych, do których mają zastosowanie niniejsze OPWS, podlegają rozstrzygnięciu:

29.1. w przypadku, gdy obie strony posiadają siedzibę (miejsce zamieszkania) w Polsce – przez sąd powszechny, właściwy dla miejsca siedziby spedytora;

29.2. jeśli jedna ze stron ma siedzibę lub miejsce zamieszkania za granicą – przez sąd powszechny, krajowy lub zagraniczny, wybrany przez spedytora (jeśli pozew wnoszony jest przez spedytora) bądź przez sąd powszechny, właściwy dla miejsca siedziby spedytora (jeśli pozew wnoszony jest przeciwko spedytorowi).

§ 31.

W przypadku braku odmiennego porozumienia stron właściwe jest prawo polskie.

Bibliografia

Budzyński W., *Eksport w przedsiębiorstwie. Wejście na rynek i realizacja transakcji eksportowej*, Poltext, Warszawa 2016.

Budzyński W., *Zakupy w przedsiębiorstwie, Negocjacje, procedury i umowy z dostawcami*, Poltext, Warszawa 2016.

Christopher M., *Logistics and Supply Chain Management: Creating Value-Adding Networks*, Prentice Hall, London 2010.

Coyle J., Bardi E., Langley C., *Zarządzanie logistyczne*, PWE, Warszawa 2010.

ICC Force Majeure Clause 2003, International Chamber of Commerce, Paris 2003.

ICC Hardship Clause 2003, International Chamber of Commerce, Paris 2003.

ICC Uniform Rules for Bank Payment Obligations; Version 1.0, International Chamber of Commerce, Paris 2013.

Incoterms 2010, International Chamber of Commerce, Paris 2010.

Institute Cargo Clause (A) 01/01/2009, Lloyd's Market Association (LMA) and International Underwriting Association of London (IUA), http://www.iuaclauses.co.uk

Institute Cargo Clause (B) 01/01/2009, Lloyd's Market Association (LMA) and International Underwriting Association of London (IUA), http://www.iuaclauses.co.uk

Institute Cargo Clause (C) 01/01/2009, Lloyd's Market Association (LMA) and International Underwriting Association of London (IUA), http://www.iuaclauses.co.uk

International Standard Banking Practice for the Examination of Documents under the UCP 600, Publ. No. 745; 2013 Revision, Paris 2013.

Konwencja CMR o umowie międzynarodowego przewozu drogowego, sporządzona w Genewie dnia 19 maja 1956 r., Dz. U. z 1962 r., nr 49, poz. 238.

Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r. (Reguły Hasko-Visbijskie, RHV), Dz. U. z 1937 r., nr 33, poz. 258 z nast. zm.

Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami COTIF, sporządzona w Bernie dnia 9 maja 1980 r., Dz. U. z 1985 r., nr 34, poz. 158.

Konwencja o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzona w Montrealu dnia 28 maja 1999 r., Dz. U. 2007 r., nr 37, poz. 235.

Neider J., *Transport międzynarodowy*, PWE, Warszawa 2012.

Ogólne Polskie Warunki Spedycyjne 2010 (OPWS 2010), opracowane przez Polską Izbę Spedycji i Logistyki w Gdyni (PISiL), http://pisil.pl/opws-2010/.

Protokół do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), sporządzony w Genewie dnia 5 lipca 1978 r., Dz. U. z 2011 r., nr 72 poz. 382.

Rozporządzenie (WE) nr 593/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I), Dz. Urz. L 177, 04/07/2008.

Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 24 lutego 2006 r. w sprawie ustalania stanu przesyłek oraz postępowania reklamacyjnego, Dz. U., nr 38, poz. 266.

Rutkowski K., *Zakupy w biznesie – potrzeba strategicznej reorientacji*, „Kwartalnik Nauk o Przedsiębiorstwie" nr 4, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2013.

Salomon A., *Spedycja w handlu morskim. Procedury i dokumenty*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2003.

Sosnowski J., Nowakowski Ł., *Elektroniczne giełdy transportowe*, Difin, Warszawa 2015.

UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (RMTD 481), ICC Publication No. 481, Paris 1992.

Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, Publ. No. 600; 2007 Revision, International Chamber of Commerce, Paris 2007.

Umowa o Międzynarodowej Kolejowej Komunikacji Towarowej (Umowa SMGS), http://mib.gov.pl

Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzona w Genewie dnia 30 września 1957 r., Dz. U. z 1999 r., nr 30, poz. 287 z późn. zm.

United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008) (the „Rotterdam Rules"); http://www.uncitral.org

United Nations Convention On International Multimodal Transport of Goods (Geneva, 1980); http://www.uncitral.org

Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, tekst jednolity Dz. U. z 2015 r.,poz. 915.

Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny, Dz. U. nr 16, poz. 93 z późn. zm.

Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, Dz. U. nr 125, poz. 1371 z późn. zm.

Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski, Dz. U. nr 138, poz. 1545 z późn. zm.

[1] BPO – Bank Payment Obligations; URBPO – ICC Uniform Rules for Bank Payment Obligations, Version 1.0, Paris 2013.

[1] Szerzej na ten temat w: W. Budzyński, *Zakupy w przedsiębiorstwie. Negocjacje, procedury i umowy z dostawcami*, Poltext, Warszawa 2016; J. Coyle, E. Bardi, C. Langley, *Zarządzanie logistyczne*, PWE, Warszawa 2010.

[2] Szerzej na ten temat w: M. Christopher, *Logistics and Supply Chain Management: Creating Value-Adding Networks*, Prentice Hall, London 2010; K. Rutkowski, *Zakupy w biznesie – potrzeba strategicznej reorientacji*, „Kwartalnik Nauk o Przedsiębiorstwie" nr 4, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2013.

[3] Szerzej patrz: J. Neider, *Transport międzynarodowy*, PWE, Warszawa 2012.

[4] Na temat giełd transportowych patrz w: J. Sosnowski, Ł. Nowakowski, *Elektroniczne giełdy transportowe*, Difin, Warszawa 2015.

[1] Konwencja CMR o umowie międzynarodowego przewozu drogowego, sporządzona w Genewie dnia 19 maja 1956 r., Dz. U. z 1962 r., nr 49, poz. 238.

[2] Patrz: Protokół do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), sporządzony w Genewie dnia 5 lipca 1978 r., Dz. U. z 2011 r., nr 72, poz. 382.

[3] Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami COTIF, sporządzona w Bernie dnia 9 maja 1980 r., Dz. U. z 1985 r., nr 34, poz. 158.

[4] Dz. U. z 1985 r., nr 34, poz. 158.

[5] Tekst wersji z 2015 r. nie ukazał się w momencie przygotowywania książki w Dzienniku Urzędowym i jest dostępny wyłącznie na stronie Ministerstwa Infrastruktury.

[6] Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r., Dz. U. z 1937 r., nr 33, poz. 258 z nast. zm.

[7] Konwencja o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzona w Montrealu dnia 28 maja 1999 r., Dz. U. z 2007 r., nr 37, poz. 235.

[8] Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych ADR, sporządzona w Genewie dnia 30 września 1957 r., Dz. U. z 1999 r., nr 30, poz. 287 z nast. zm.

[9] Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiący Załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie z dnia 9 maja 1980 r., Dz. U. z 2007 r., nr 100, poz. 674 i 675.

[10] Europejskie porozumienie w sprawie międzynarodowych przewozów materiałów niebezpiecznych śródlądowymi drogami

wodnymi, zawarte w Genewie w dniu 26 maja 2000 r., Dz. U. z 2010 r., nr 235, poz. 1537.

[11] Konwencja celna dotycząca międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (Konwencja TIR), sporządzona w Genewie dnia 14 listopada 1975 r., Dz. U. z 1984 r., nr 17, poz. 76.

[12] Rozporządzenie (WE) nr 593/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych, Dz. Urz. L 177, z dnia 4 lipca 2008 r.

[13] Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny, Dz. U. z 1964 r., nr 16, poz. 93 z późn. zm.

[14] Tamże.

[15] Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, tekst jednolity Dz. U. z 2015 r., poz. 915.

[16] Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, Dz. U. nr 125, poz. 1371 z późn. zm.

[17] Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski, Dz. U. nr 138, poz. 1545 z późn. zm.

[18] Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 24 lutego 2006 r. w sprawie ustalania stanu przesyłek oraz postępowania reklamacyjnego, Dz. U. nr 38. poz. 266.

[19] Dz. Urz. L 177 z dnia 4 lipca 2008 r.

[1] Ustawa z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zmianie ustawy Kodeks cywilny oraz o zmianie niektórych innych ustaw, Dz. U. nr 82, poz. 557.

[2] Dz. U. z 2006 r., nr 38, poz. 266.

[1] Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, tekst jednolity Dz. U. z 2015 r., poz. 915.

[2] Konwencja CMR o umowie międzynarodowego przewozu drogowego, sporządzona w Genewie dnia 19 maja 1956r., Dz. U. z 1962 r., nr 49, poz. 238.

[3] Protokół do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), sporządzony w Genewie dnia 5 lipca 1978 r., Dz.U. z 2011 r., nr 72, poz. 382.

[4] Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych ADR sporządzona w Genewie dnia 30 września 1957 r., Dz. U. z 1999 r., nr 30, poz. 287 z nast. zm.

[5] Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, Dz. U. nr 227, poz. 1367 z późn.. zm.

[6] Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych w zakresie transportu drogowego, Dz. Urz. UE L 332 z dnia 4 grudnia 2012 r.

[7] Dyrektywa 2010/35/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 czerwca 2010 r. w sprawie ciśnieniowych urządzeń transportowych, Dz. Urz. UE L 165 z dnia 30 czerwca 2010 r.

[8] Dyrektywa Komisji 2010/61/UE z dnia 2 września 2010 r. dostosowująca po raz pierwszy do postępu naukowo-technicznego załączniki do dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych, Dz. Urz. UE L 233 z dnia 3 września 2010 r.

[9] Dyrektywa Rady 95/50/WE z dnia 6 października 1995 r. w sprawie ujednoliconych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych, Dz. Urz. WE L 249 z dnia 17 października 1995 r.

[1] Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, tekst jednolity Dz. U. z 2015 r., poz. 915.

[2] Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami COTIF, sporządzona w Bernie dnia 9 maja 1980 r.,Dz. U. z 1985 r., nr 34, poz. 158.

[3] Tamże.

[4] Tekst wersji z 2015 r. nie ukazał się w momencie przygotowywania książki w Dzienniku Urzędowym i jest dostępny na stronie Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa – http://mib.gov.pl.

[1] Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r., Dz. U. z 1937 r., nr 33, poz. 258 z nast. zm.

[2] *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (the „Rotterdam Rules")*, New York 2008; http://www.uncitral.org. Pomimo tego, że Konwencja została podpisana przez Polskę dnia 23 września 2009 r., w związku z brakiem ratyfikacji, nie została ogłoszona w polskim dzienniku urzędowym do momentu wydania książki.

[3] Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski, Dz. U. nr 138, poz. 1545 z późn. zm.

[4] Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski, jw.

[1] Dz. U. z 2007 r., nr 37, poz. 235.

[2] www.iata.org

[3] www.icao.int

[4] www.ecac-ceac.org

[1] Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny, Dz. U. nr 16, poz. 93 z późn. zm.

[2] OPWS 2010 – opracowane przez Polską Izbę Spedycji i Logistyki w Gdyni (PISiL) Uchwałą nr 35 Rady z dnia 11 października 2002 r., aprobowane uchwałą Prezydium KIG dnia 23 kwietnia 2003 r., nr 59/15/2003; znowelizowane przez Polską Izbę Spedycji i Logistyki w 2010 r. uchwałą nr 1/01/2010 z dnia 14 stycznia 2010 r.

[3] Szerzej: A. Salomon, *Spedycja w handlu morskim. Procedury i dokumenty*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2003.

[4] W. Budzyński, *Eksport w przedsiębiorstwie. Wejście na rynek i realizacja transakcji zagranicznej*, Poltext, Warszawa 2016 oraz W. Budzyński, *Zakupy w przedsiębiorstwie. Negocjacje, procedury i umowy z dostawcami*, Poltext, Warszawa 2016.

[5] Tekst OPWS 2010 można znaleźć na stronie PISiL w Gdyni: http://pisil.pl/opws-2010. Wyciąg z tego dokumentu zawiera załącznik 2 zamieszczony na końcu książki.

[1] Institute Cargo Clause (A; B; C) 01/01/2009, Lloyd's Market Association (LMA) and International Underwriting Association of London (IUA), http://www.iuaclauses.co.uk.

[2] Oryginalny tekst klauzuli, do której prawa autorskie mają Lloyd's Market Association (LMA) i International Underwriting Association of London (IUA), można znaleźć na stronie http://www.iuaclauses.co.uk. Omówienie klauzuli w książce ma charakter ogólny i przy podejmowaniu decyzji biznesowych zaleca się korzystanie z tekstu oryginalnego.

[3] Oryginalny tekst klauzuli, do której prawa autorskie mają Lloyd's Market Association (LMA) i International Underwriting Association of London (IUA), można znaleźć na stronie http://www.iuaclauses.co.uk. Omówienie klauzuli w książce ma charakter ogólny i przy podejmowaniu decyzji biznesowych zaleca się korzystanie z tekstu oryginalnego.

[4] Oryginalny tekst klauzuli, do której prawa autorskie mają Lloyd's Market Association (LMA) i International Underwriting Association of London (IUA), można znaleźć na stronie http://www.iuaclauses.co.uk. Omówienie klauzuli w książce ma charakter ogólny i przy podejmowaniu decyzji biznesowych zaleca się korzystanie z tekstu oryginalnego.

[1] *ICC Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, Publ. No. 600, 2007 Revision*, ICC, Paris 2007.

[2] *International Standard Banking Practice for the Examination of Documents under the UCP 600, Publ. No. 745, 2013 Revision*, ICC, Paris 2013.

[1] *ICC Force Majeure Clause 2003*, International Chamber of Commerce, Paris 2003.

[2] *ICC Hardship Clause 2003*, International Chamber of Commerce, Paris 2003.

[3] Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 24 lutego 2006 r. w sprawie ustalania stanu przesyłek oraz postępowania reklamacyjnego, Dz. U. nr 38, poz. 266.

[4] Ogólne Polskie Warunki Spedycyjne 2010, opracowane przez Polską Izbę Spedycji i Logistyki w Gdyni (PISiL), http://pisil.pl/opws-2010/. Obecna wersja OPWS jest aktualizacją wersji z 2002 r. Wersja z 2002 r. została przyjęta Uchwałą nr 35 Rady z dnia 11 października 2002 r., a następnie zaaprobowana Uchwałą Prezydium KIG dnia 23 kwietnia 2003 r., nr 59/15/2003. Znowelizowana wersja z 2010 r. została przyjęta przez Polską Izbę Spedycji i Logistyki w 2010 r. Uchwałą nr 1/01/2010 z dnia 14 stycznia 2010 r.

[1] Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami COTIF, sporządzona w Bernie dnia 9 maja 1980 r.,Dz. U. z 1985 r., nr 34, poz. 158.

[2] Tamże.

[3] Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r., Dz. U. z 1937 r., nr 33, poz. 258.

[4] Konwencja Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego przewozu towarów, w całości lub częściowo, drogą morską; niepublikowana w dzienniku urzędowym (brak ratyfikacji).

[5] Konwencja o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzona w Montrealu dnia 28 maja 1999 r., Dz. U. z 2007 r., nr 37, poz. 235